

# Ny fastlandsforbindelse fra Færder

## MERKNADSRAPPORT



Vestfold og Telemark  
FYLKESKOMMUNE



TØNSBERG  
KOMMUNE



FÆRDER  
KOMMUNE  
— med utid i seilene

## Forord

Bypakke for Tønsberg-regionen er et samarbeidsprosjekt mellom Vestfold og Telemark fylkeskommune, Tønsberg og Færder kommuner. Bypakken skal løse oppgaven om et helhetlig transportsystem for Tønsberg-regionen, og består av flere delprosjekter, inkludert ny fastlandsforbindelse fra Færder.

Arbeidet med interkommunal kommunedelplan med konsekvensutredning for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme startet opp i 2015. Alternativet med høy bru Kolberg – Ramberg – Smørberg ble vedtatt våren 2019. Deretter ble detaljregulering startet opp.

Forslag til reguleringsplan ble vedtatt lagt ut på høring i Tønsberg kommune 27. januar og i Færder kommune 1. februar 2023. Høringsfristen var 2. april 2023. Det kom inn om lag 140 innspill til planforslaget. Denne rapporten inneholder et sammendrag av hvert av innspillene som er kommet inn, samt en kommentar fra Bypakke Tønsberg-regionen. Alle innspillene er i tillegg å finne i sin helhet i rapporten «Reguleringsplan ny fastlandsforbindelse fra Færder– Høringsinnspill».

Bypakke Tønsberg-regionen ønsker å takke alle som har kommet med innspill i høringen.

# Innhold

1	Innledning .....	9
1.1	Innsigelser.....	9
1.1.1	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) .....	9
1.2	Merknader som fører til endringer .....	9
1.2.1	Færder kommune.....	9
1.2.2	Tønsberg kommune.....	10
2	Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema .....	11
2.1	Tema 1: Bakgrunn og mål.....	11
2.1.1	Historikk.....	11
2.1.2	Bypakke Tønsberg-regionens mål og innhold .....	12
2.1.3	Mål for ny fastlandsforbindelse .....	13
2.2	Tema 2: Tidligere utredninger .....	13
2.2.1	Grunnlag for Bypakke Tønsberg-regionen og ny fastlandsforbindelse.....	13
2.2.2	Andre utredede alternativer .....	15
2.3	Tema 3: Miljøvennlig transport, klimagassutslipp og nullvekstmålet.....	19
2.3.1	Miljøvennlig transport.....	19
2.3.2	Klimagassutslipp fra anleggsfasen.....	20
2.3.3	Nullvekstmålet.....	21
2.4	Tema 4: Lokalmiljø.....	22
2.4.1	Ramberg/Kaldnes og Munkerekkeveien .....	22
2.4.2	Smørberg og Vear.....	22
2.4.3	Bekkeveien og Kolberg .....	22
2.4.4	Støy.....	23
2.4.5	Forurensning.....	24
2.5	Tema 5: Samfunnssikkerhet og beredskap .....	24
2.6	Tema 6: Trafikk.....	25
2.6.1	Trafikkdata, analyser og modeller .....	25
2.6.2	Valg av veistandard .....	25
2.6.3	Tverrforbindelse mellom Smidsrødveien og Kirkeveien .....	26
2.6.4	Amundrødveien og Munkerekkeveien.....	26
2.6.5	Øvrig sideveinett .....	27
2.6.6	Tilknytning til E18 .....	27
2.6.7	Hogsnesbakken og fv. 303.....	27
2.6.8	Veikapasitet.....	28
2.6.9	Fremkommelighet for næringstransport og miljøvennlig transport/avlastning av Kanalbrua .....	28
2.6.10	Trafikkregulerende tiltak og tiltak som stimulerer til mer miljøvennlig transport .....	28

2.7	Tema 7: Miljøtema .....	29
2.7.1	Landskapsbilde .....	29
2.7.2	Friluftsliv .....	29
2.7.3	Naturmangfold .....	30
2.7.4	Kulturmiljø .....	30
2.7.5	Beslag av dyrka mark .....	31
2.8	Tema 8: Tekniske forhold .....	31
2.8.1	Luftetårn .....	31
2.8.2	Borehull og grunnvarme .....	33
2.8.3	Rømningstunnel .....	33
2.8.4	Strømkabel på Smørberg .....	33
2.9	Tema 9: Grunnforhold .....	34
2.9.1	Områdestabilitet .....	34
2.10	Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport .....	34
2.10.1	Anleggsperioden .....	34
2.11	Tema 11: Grunnerverv .....	36
2.11.1	Store samferdselsprosjekter .....	36
2.11.2	Om grunnervervsprosessen .....	36
2.12	Tema 12: Reguleringsbestemmelser .....	37
2.13	Tema 13: Kostnader og finansiering .....	38
2.13.1	Kostnader og usikkerhet .....	38
2.13.2	Finansiering .....	39
2.14	Tema 14: Lokal og regional utvikling .....	41
3	Merknader til planforslag med kommentarer .....	42
3.1	Offentlige instanser .....	42
3.1.1	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) .....	42
3.1.2	Bane Nor .....	42
3.1.3	Vestfold vann IKS .....	43
3.1.4	LEDE .....	43
3.1.5	Norges vassdrags- og energidirektorat .....	44
3.1.6	Mattilsynet region øst .....	45
3.1.7	Kystverket .....	46
3.1.8	Statens vegvesen .....	46
3.1.9	Statsforvalteren i Vestfold og Telemark .....	47
3.1.10	Forsvarsbygg .....	49
3.1.11	Miljørettet helsevern i Vestfold og kommuneoverlegene i Tønsberg kommune og Færder kommune (likelydende brev) .....	49
3.1.12	Vestfold og Telemark fylkeskommune .....	51

3.2	Foreninger og organisasjoner.....	53
3.2.1	Klima og miljørådet i Færder.....	53
3.2.2	Jordvern Vestfold .....	54
3.2.3	Naturvernforbundet i Tønsberg og Færder.....	55
3.2.4	Sem Bondelag.....	56
3.3	Næringsdrivende og grunneiere .....	58
3.3.1	Harpunveien 6-8 AS ved Lars Erik Fon.....	58
3.3.2	Solvil Eiendom AS v/Anne Wodstrup, Urba AS.....	58
3.3.3	HBL advokatfirma Haraldsen Bydal Lie DA på vegne av Hans Jacob Fosaas .....	59
3.3.4	Jarlsberg Trav Eiendom og Jarlsberg Travbane Eiendom AS v/ Spir arkitekter .....	59
3.3.5	Kaldnes Vest .....	60
3.3.6	Brattbakken 1 .....	61
3.3.7	SE-Arkitektur Travveien 2-4.....	63
3.3.8	Trygve Mæle (Mæle gartnerier), Smørbergveien 84, 3172 Vear .....	63
3.3.9	Ramdal Gård, Sandløkkveien 3, 3135 TORØD .....	64
3.4	Velforeninger og borettslag .....	66
3.4.1	Åsgårdstrand Vel .....	66
3.4.2	Munkerekkeveien Vel.....	66
3.4.3	Kolberg borettslag .....	67
3.4.4	Glitre Boligsameie v/Egil Julin Andersen .....	67
3.4.5	Grindløkken borettslag.....	68
3.4.6	Hogsnes- og Bjellandåsen Velforening.....	69
3.4.7	Styret i Åsen borettslag .....	69
3.4.8	Smørberg og Hogsnes velforening .....	70
3.4.9	Myrhamna Eierlag ved Tord Fjonheim Onstein.....	71
3.5	Politiske partier .....	72
3.5.1	Tønsberg SV.....	72
3.6	Privatpersoner.....	73
3.6.1	Bjørn Arild Linnehol, Eikeveien 33, 3120 NØTTERØY .....	73
3.6.2	Pernille Kalland-Hove og Sturla Kalland Hove, Smidsrødveien 32, 3120 NØTTERØY.....	73
3.6.3	Jørn Ivar Roos, Rakkevikveien 35, 3173 VEAR.....	73
3.6.4	Lars Traaseth, Banebakken 5, 3121 NØTTERØY .....	74
3.6.5	Steinar Thoresen, thores@online.no .....	74
3.6.6	Svein Olav Hoff, Sigrid Undsets veg 14c, 2615 LILLEHAMMER.....	75
3.6.7	Vidar Sjølling, Humleveien 23, 3172 VEAR.....	75
3.6.8	Joachim Lunden,.....	76
3.6.9	Christopher Haugan, chrishaugan@gmail.com.....	76
3.6.10	Jan Christian Waszink, Røsslyngveien 13 B, 3173 VEAR.....	77

3.6.11	Linda Vibeto, Fjellveien 33, 3121 NØTTERØY.....	77
3.6.12	Anders Bahr, Thueveien 15, 3121 NØTTERØY.....	78
3.6.13	Line Holtan, Hellaveien 16 B, 3140 NØTTERØY.....	78
3.6.14	Wilhelm E. Eidsgaard, weidsga@online.no.....	79
3.6.15	Gunnar Smidsrød, Bieveien 52, 3172 VEAR.....	79
3.6.16	Åge Simonsen, Brages vei 16, 3128 NØTTERØY.....	80
3.6.17	Svein Bråthen, Svartrastvegen 41, 6425 MOLDE.....	80
3.6.18	Målfrid Halvorsen og Sverre Skagen, Labakken 53, 3142 VESTSKOGEN.....	81
3.6.19	Mads Andresen, Stalsbergveien 25, 3128 NØTTERØY.....	81
3.6.20	Joachim Poppe-Holmdahl, Odins vei 10, 3128 NØTTERØY.....	82
3.6.21	Egil Kiserud, Skjærnesvn. 105, 3159 MELSOMVIK.....	82
3.6.22	Christer Teigen, Kløverveien 3, 3120 NØTTERØY.....	83
3.6.23	Nina Larsen, Munkerekkeveien 52, 3128 NØTTERØY.....	83
3.6.24	Paulo Marcelo de Faria, Smidsrødveien 35, 3120 NØTTERØY.....	83
3.6.25	Lene og Tallak Brataas, Ravnveien 4, 3128 NØTTERØY.....	84
3.6.26	Tord Fjordheim Onstein, Myrhamna 4, 3173 VEAR.....	85
3.6.27	Astrid Evju, Øydis Vei 17 A, 3122 TØNSBERG.....	85
3.6.28	Tom Valdemarsson, Ballblomveien 7 B, 3150 TOLVSRØD.....	86
3.6.29	Jan Arild Lier, Munkerekkeveien 118, 3142 VESTSKOGEN.....	86
3.6.30	Kevin Moe Ripe, Munkerekkeveien 58, 3128 NØTTERØY.....	87
3.6.31	Heidi og Kjetil Nilsen, Munkerekkeveien 74, 3128 NØTTERØY.....	87
3.6.32	Øistein og Anne Britt Gauslaa, Bekkeveien 5, 3173 VEAR.....	88
3.6.33	Gaute Nordbotten, Tørkoppveien 15, 3142 VESTSKOGEN.....	88
3.6.34	Margrethe Nordskott og Anders Døvle, Smidsrødveien 54, 3120 NØTTERØY.....	89
3.6.35	Hanna Marie Mølmen, Friggs vei 2B, 3128 NØTTERØY.....	90
3.6.36	Johan Klaar, Lundgaardveien 1, 3120 NØTTERØY.....	90
3.6.37	Bjørnar Torgersen, Liaveien 21, 3173 VEAR.....	91
3.6.38	Eva Langli Torgersen, Liaveien 21, 3173 VEAR.....	91
3.6.39	Anne Josefsen, ajosefs@yahoo.no.....	91
3.6.40	Thor Boehlke, Holmenveien 20, 3120 NØTTERØY.....	92
3.6.41	Hilde og Dag Sundin, Munkerekkeveien 125, 3142 VESTSKOGEN.....	92
3.6.42	Jan Petter Andersen, Vestliveien 2, 3128 NØTTERØY.....	93
3.6.43	Lisbeth og Freddy Christensen, Lundgaardveien 12, 3120 NØTTERØY.....	94
3.6.44	Marianne Enersgård, Kløverveien 2, 3120 NØTTERØY.....	94
3.6.45	Knut Holstrøm, Eikeveien 39C, 3120 NØTTERØY.....	95
3.6.46	Turid Hansen, Ferjeodden 35, 3145 TJØME.....	96
3.6.47	Jan Espen Gunnarsen Berg, Ravnveien 19, 3128 NØTTERØY.....	97
3.6.48	Haldis Rabe Hansen og Tom Ivar Hansen, Grindstuveien 14, 3121 NØTTERØY.....	97



3.6.49 Nicolai-Theodor Grøterud, Hogsnesbakken 77, 3172 VEAR .....	98
3.6.50 Magnus Bakken, Barkevikveien 24, 3145 TJØME .....	99
3.6.51 Rainer Off, Midtåsveien 12, 3128 NØTTERØY .....	100
3.6.52 Arild Bergum Hansen, Ferjeodden 35, 3145 TJØME .....	101
3.6.53 Line H Bjørvik, Abraham Berges Vei 17, 3128 NØTTERØY .....	102
3.6.54 Vidar Gjeldstad, Stalsbergveien 23, 3128 NØTTERØY .....	102
3.6.55 Lina og Casper Tandberg Martens, Nordengveien 50, 1396 BILLINGSTAD (også Hogsnesbakken 23) .....	104
3.6.56 Jan Erik Høyslett og Mona Ryen, Smørbergveien 25, 3172 VEAR .....	105
3.6.57 Grethe og Kåre Gallis, Vestliveien 1, 3128 NØTTERØY .....	105
3.6.58 Aud og Lars Egil Bergerud, Stalsbergveien 37, 3128 NØTTERØY .....	106
3.6.59 Vigdis og Dag K. Aashammer, Rakkevikveien 32, 3173 VEAR .....	107
3.6.60 Freddy Bjørn Rasch-Olsen, Smørbergveien 72, 3172 VEAR .....	108
3.6.61 Bjørg Olafsen Halbakken, Smidsrødveien 56, 3120 NØTTERØY .....	110
3.6.62 Eikeveien 11, 13 A og B, 15, 17, 19, 20, 21, 23 og 25 (sendt inn av Martin Rasmussen, Eikeveien 20, 3120 NØTTERØY) .....	111
3.6.63 Unni K. Andresen, Stalsbergveien 25, 3128 NØTTERØY .....	112
3.6.64 Haakon K. Andresen, Havegaten 1 A, 3115 TØNSBERG .....	113
3.6.65 Liv Hallenstvedt, Stalsbergveien 17, 3128 NØTTERØY, .....	113
3.6.66 Jon A. Andresen, Stalsbergveien 25, 3128 NØTTERØY .....	114
3.6.67 Svein Frode Larsen, Gullvingeveien 10, 3172 VEAR .....	115
3.6.68 Mari Anne Mæle, Smørbergveien 72, 3172 VEAR .....	116
3.6.69 Svein Otto Corneliusen Kløverveien 5, 3120 NØTTERØY .....	117
3.6.70 Gisle Hope, Stalsbergveien 55, 3128 NØTTERØY .....	119
3.6.71 Greta og Johannes Solli Marthinsen, Oppegårdsveien 19, 3148 HVASSER .....	120
3.6.72 Solveig og Tormod Fredriksen, Åkerveien 13, 3120 NØTTERØY .....	122
3.6.73 Markus Gjeldstad, Trondheimsveien 170 B, 0570 OSLO .....	123
3.6.74 Jan Andre Molvig, Furumveien 13 B, 3142 VESTSKOGEN .....	124
3.6.75 Lage Ljøterud, Hjemseveien 31, 3140 NØTTERØY .....	124
3.6.76 Ann-Beth og Rolf Rygg, Husøystrand 5 B, 3132 HUSØYSUND .....	125
3.6.77 Jorunn Sætre, Jorunn Herbert og Harry Franz, Bekkeveien 4, 3120 NØTTERØY .....	126
3.6.78 Stig Sølvberg, Eikeveien 5, 3120 NØTTERØY .....	127
3.6.79 Eldar Dybvik, Bieveien 13, 3172 VEAR .....	127
3.6.80 Benth Walmestad og Michelle Corneliusen, Kornveien 1, 3120 NØTTERØY .....	130
3.6.81 Ingrid Vee, Fagerheimgaten 3, 3115 TØNSBERG .....	132
3.6.82 Axel Hopstock, Kornveien 3, 3120 NØTTERØY .....	132
3.6.83 Kristoffer Colban Eriksen og Hilde Sofie Løyning, Stalsbergveien 35, 3128 NØTTERØY .....	133
3.6.84 Pål Morten Hopen, Munkerekkeveien 26, 3128 NØTTERØY .....	136

3.6.85	Henning Solheim og Hanne Opseth, Semslinna 24, 3170 SEM .....	137
3.6.86	Janne Berge, jannebe3@online.no .....	138
3.6.87	HBL advokatfirma Haraldsen Bydal Lie DA på vegne av Agnes Nagy-Novotny, Postboks 414, 3101 TØNSBERG .....	139
3.6.88	Anonym .....	139
3.6.89	Birgit Fadum Haugstad og Bjørn Haugstad, Nordre Løkkevei, 3120 NØTTERØY .....	140



# 1 Innledning

Arbeidet med interkommunal kommunedelplan med konsekvensutredning for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme startet opp i 2015. Alternativet med høy bru Kolberg – Ramberg – Smørberg ble vedtatt våren 2019. Deretter ble detaljregulering startet opp. Forslag til reguleringsplan ble vedtatt lagt ut på høring i Færder kommune 1. februar 2023 og i Tønsberg kommune 27. januar 2023. Høringsfristen var 2. april 2023.

Da det er mange av de samme temaene/spørsmålene som går igjen i høringsinnspillene, har prosjektet valgt å ta inn et innledende kapittel i denne sammendragsrapporten hvor disse ulike temaene omtales. Det er ikke tenkt at dette kapittel skal leses i sin helhet, men at man kan finne de temaene man er interessert i. Den samme teksten vil derfor kunne gå igjen flere ganger.

## 1.1 Innsigelser

### 1.1.1 Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

Det har vært gjennomført en prosess i dialog med NVE for å svare ut innsigelsene angående områdestabilitet og flomfare.

Områdestabilitets-rapport er revidert i henhold til NVEs “Veileder 1/2019 - Sikkerhet mot kvikkleireskred”. Bestemmelsene er justert med hensyn på områdestabilitet og lokalstabilitet.

Det er utarbeidet et notat angående flomfare og hensynssoner “Flomfare H320” er lagt inn på plankartene. Bestemmelsene er justert.

Det er sendt brev til NVE med reviderte rapporter, plankart og bestemmelser, og bedt om at NVE trekker innsigelsene.

I samsvar med NVEs anbefaling er hensynssoner tatt ut av plankartene i områder som ikke oppfyller terrengkriterier for kvikkleireskred. Dette er gjort for områdene ved Smidsrødveien og Ramdal i Færder kommune og på Smørberg i Tønsberg kommune.

Faglig råd angående vassdragsmiljø utredes videre før anleggsstart og det er knyttet bestemmelser til området langs Manum-bekken ved Hogsnes/Jarlsberg. Se også punkt 3.1.5.

## 1.2 Merknader som fører til endringer

### 1.2.1 Færder kommune

Den største endringen i Færder kommune er at rømningstunnelen som ligger parallelt med Teie-tunnelen er gjort gjennomgående. Det er gjennomført risikoanalyse og beredskapsanalyse med deltagelse av personer med bred kompetanse og god kjennskap etter mange års erfaring med beredskap i tunneler. Vestfold Interkommunale Brannvesen skal sikkerhetsgodkjenne tunnelene før anleggsstart og før trafikken settes på ny vei. De har flere gode argumenter for å gjøre rømningstunnelen gjennomgående og som vil forenkle brannvesenets innsats, og samtidig reduseres avstand mellom tverrforbindelsene fra 500 til 250 meter. Dette er nå innarbeidet i reguleringsplanen

og tegninger og plankart er endret. Endringene skjer inne i fjellet. Grunneier over strekningen der rømningstunnelen er forlenget er Færder kommune.

Hensynssoner angående "Ras og skredfare H310" er tatt ut av planen ved Smidsrødveien og ved Ramdal. I disse områdene er det påvist kvikkleire, men etter anbefaling fra NVE tas hensynssonene bort da terrengkriteriene for kvikkleireskred ikke er til stede.

Det er gjort mindre justeringer angående eiketrær med hensynssone "Bevaring av naturmiljø H560". Hensynsone for eiketre over Teietunnelen er tatt ut og det er lagt inn ny hensynssone for 2 registrerte eiketrær nord for Kirkeveien 51.

Ellers er det gjort noen mindre endringer i Færder kommune etter innspill i høringsperioden. Noen feil er rettet opp og planavgrensning er redusert langs Smidsrødveien slik at 2 parter ikke blir berørt av planen. Dette gjelder Smidsrødveien 32 og 40.

Ved Ramdal er snuhammer i Ravnveien flyttet mot øst etter innspill fra nabo.

### 1.2.2 Tønsberg kommune

Det er gjort noen mindre endringer i plankartene i Tønsberg kommune. Det er lagt inn hensynssone angående "Flomfare H320" i Jarlsbergområdet etter krav fra NVE. Disse områdene ligger lavt og kan bli berørt av stormflo/springflo.

Det er lagt inn hensynssone "Andre sikringssoner H190" som ivaretar sikkerhetssone for vannledning tilhørende Vestfold Vann IKS ved ny atkomstvei til Jarlsberg-området.

Hensynssone angående "Ras og skredfare H310" er tatt ut av planen ved Smørberg. I dette området er det påvist kvikkleire, men etter anbefaling fra NVE tas hensynssonen bort da terrengkriteriene for kvikkleireskred ikke er til stede.

Det er gjort mindre justeringer ved garasje i Bekkeveien 5 for å unngå konflikt med garasje og oppstillingsplasser.

Noen påviste feil i plankartene er rettet opp. Dette gjelder også justering av avkjørselspiler til driftsavkjørsler.

## 2 Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema

Flere høringsinnspill omhandler de samme temaene. Prosjektet har av den grunn valgt å utforme felles svar i et innledende kapittel. Dette gjelder følgende tema:

1. Bakgrunn og mål
2. Tidligere utredninger
3. Miljøvennlig transport, klimagassutslipp og nullvekstmålet
4. Lokalmiljø
5. Samfunnsikkerhet og beredskap
6. Trafikk
7. Miljøtema
8. Tekniske forhold
9. Grunnforhold
10. Anleggsgjennomføring og massetransport
11. Grunnerverv
12. Reguleringsbestemmelser
13. Kostnader og finansiering
14. Lokal og regional utvikling

Det er ikke tenkt at dette kapittel skal leses i sin helhet, men at man kan finne de temaene man er interessert i.

### 2.1 Tema 1: Bakgrunn og mål

#### 2.1.1 Historikk

I 2009 ba Vestfold fylkeskommune og Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke kommuner Statens vegvesen gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) av helhetlige transportløsninger for Tønsbergområdet. Bakgrunnen for anmodningen var uro over et overbelastet veinett, dårlig fremkommelighet for kollektivtrafikk, belastning av bymiljø og sårbar forbindelse mellom Nøtterøy og fastlandet. Konseptvalgutredningen ble sluttført i november 2013, og ble sendt på høring. Metier AS og Møreforskning Molde AS gjennomførte kvalitetssikring (KS1) av KVUen i 2014. Basert på anbefalingene i KVUen, KS1-rapporten og høringsinnspillene, besluttet Samferdselsdepartementet, etter drøftinger i regjeringen, at Ringveikonseptet skulle legges til grunn for videre planlegging av transportsystemet i Tønsberg-regionen. Departementet sa videre at «det er opp til lokale myndigheter gjennom den videre planleggingen å avklare hvilken løsning innenfor konseptet som skal utvikles videre, Teie-Korten eller Teie-Jarlsberg, bru eller tunnel». Beslutningen kom i oktober 2015, og var i tråd med KVU- og KS1-anbefalingene, samt lokalpolitiske vedtak.

Arbeidet med Bypakke Tønsberg-regionen ble startet opp i 2014, gjennom likelydende vedtak i by-/kommunestyrene og fylkestinget om etablering av Bypakke Tønsberg-regionen, samt anmodning om å legge fram forslag til bompengoordning (FT sak 20/14 fra 30. april 2014). Etter beslutning i departementet ble kommunedelplanarbeid for ny fastlandsforbindelse og andre planarbeider i bypakka igangsatt, inkludert gatebruksplaner for Tønsberg og Teie, og interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtrafikk. Gatebruksplanene ble vedtatt i henholdsvis 2017 og 2019. Det ble våren 2020 igangsatt regulering av Teie torv i regi av Færder kommune. Gange, sykkel og kollektiv-planen var på høring i årsskiftet 2019/2020, med frist 1. februar. Flere av

høringsinnspillene til kommunedelplanen gikk på bussløsningen gjennom Tønsberg sentrum. Det ble derfor satt i gang et arbeid med å vurdere dette på nytt. Dette arbeidet ble samkjørt med arbeid med mobilitetsplanen for Tønsberg kommune som ble vedtatt 8. september 2021. Mobilitetsplanen legger til grunn at Tollbodgaten blir tverrgående akse for buss, og ikke Møllegaten, som forutsatt i gatebruksplanen. Det er ikke tatt stilling til om/når gatebruksplanen for Tønsberg sentrum skal revideres.

Kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse på strekning fra Kolberg (Teie) til Jarlsberg med bru fra Ramberg til Smørberg, ble vedtatt av partene i mars 2019, og detaljreguleringsplanarbeidet ble startet opp før sommeren 2019. Utkast til reguleringsplan ble overlevert fra konsulent før sommeren 2020, men ikke lagt ut på høring på grunn av manglende avklaringer rundt regjeringens nye egenandelskrav. Reguleringsplanarbeidet ble tatt opp igjen etter politiske vedtak fattet i mai 2021, og ble så lagt ut på høring våren 2023.

## 2.1.2 Bypakke Tønsberg-regionens mål og innhold

Bypakka bygger på konseptvalgutredningen (KVUen) for Tønsberg-regionen. I KVU-prosessen baseres samfunns mål og effektmål på en behovsvurdering og det som identifiseres som prosjektutløsende behov. Basert på identifiserte behov ble det satt følgende samfunns mål i KVUen som er videreført til bypakke-fasen:

«Transportsystemet skal være miljøvennlig, robust og effektivt». Det var to prosjektutløsende behov som pekte seg ut i KVU-fasen: 1) Behov for en robust og samfunns-sikker fastlandsforbindelse fra Nøtterøy som sikrer viktige samfunnsfunksjoner, og 2) behov for å håndtere trafikkøkningen fra forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte.

### Samfunnsikkerhet

De prosjektutløsende behovene begrunnes med at Nøtterøy og Tjøme er helt avhengige av Kanalbrua for å opprettholde samfunnsfunksjonene, både når det gjelder vareforsyning og tjenester. I tillegg er det en stor del av Nøtterøy og Tjømes befolkning som jobber eller går på skole på fastlandet. Stenges Kanalbrua vil dette derfor føre til store negative konsekvenser.

### By- og stedsutvikling

KVUen identifiserte også andre viktige behov, som å avlaste Tønsberg sentrum for biltrafikk, både for å utvikle bymiljøet og for å styrke byens konkurransekraft, samt at det er viktig å legge til rette for utvikling av attraktive lokale sentra. I arbeidet med kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse (plan vedtatt i 2019) ble det presisert at også Teie har behov for å avlastes for biltrafikk. Dette ble fulgt opp med en presisering av effektmålene fra KVU-fasen.

Det pekes i KVUen på at Tønsberg-regionen er et attraktivt byområde i relativt sterk vekst, og at en begrenset trafikkvekst er avgjørende for å ta vare på attraktiviteten. Lokale og regionale myndigheter ønsker at endringer i transportsystemet skal bidra til å forsterke Tønsberg-regionen som attraktiv for å bo, arbeide og drive næringsvirksomhet.

En avlastning av Tønsberg og Teie sentrum for biltrafikk handler om å få gjennomgangstrafikken ut av sentrumsområdene og å legge bedre til rette for miljøvennlig transport. Strukturelle endringer i veisystemet skal bygge opp under en attraktiv og bærekraftig stedsutvikling i Tønsberg og på Teie.

Det er behov for at transportsystemet skal bygge opp om et konsentrert utbyggingsmønster og nyetablering i byer og tettsteder, ved transportårer og knutepunkt for å legge til rette for korte reiser, redusert transportarbeid og muliggjøre overgang til sykkel og gange i tråd med regional plan

for bærekraftig arealpolitikk (RPBA). Næringsutvikling skal være en integrert del av utviklingen i byer, tettsteder og knutepunkt. Tønsberg som regionsenter skal styrkes.

### 2.1.3 Mål for ny fastlandsforbindelse

Hovedmålene for fastlandsforbindelsen er samstemt med hovedmålene i bypakka.

Ny fastlandsforbindelse skal:

- i. Bidra til å håndtere trafikkøkningen fra forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte. Løsningen skal tilrettelegge for redusert klimagassutslipp, mer miljøvennlig reisemiddelfordeling der veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykkel og gange, samt avlastning av bymiljøet for biltrafikk.
- ii. Være robust og samfunnssikker. Transportløsningen skal sikre viktige transportavhengige samfunnsfunksjoner og gi redusert risiko for stengning av forbindelsen mellom Nøtterøy og fastlandet.
- iii. Være en effektiv transportløsning som gir bedre fremkommelighet og pålitelighet for kollektiv- og næringstransport. Løsningen skal styrke kollektivtransportens, næringslivets og Tønsberg-regionens konkurransekraft.

Det er knyttet åtte effektmål til disse tre hovedmålene. I tillegg er det satt to ekstra effektmål som omhandler redusert risiko for trafikkulykker og ivaretagelse av middelalderbyen og Ramsar-områdene.

Bypakke Tønsberg-regionen og ny fastlandsforbindelse vil påvirke samfunnsutviklingen i Tønsberg-regionen. Løsninger som bidrar til å styrke Tønsberg-regionens konkurransekraft og bygger opp under ønsket by- og arealutvikling vil stå sentralt i vurderingene.

## 2.2 Tema 2: Tidligere utredninger

Bypakke Tønsberg-regionen og ny fastlandsforbindelse bygger på gjennomførte utredninger og på politiske vedtak.

### 2.2.1 Grunnlag for Bypakke Tønsberg-regionen og ny fastlandsforbindelse

#### **Konseptvalgutredning (KVU for helhetlige transportløsninger for Tønsberg-området)**

En konseptvalgutredning er en statlig utredning på strategisk nivå som vurderer fremtidig utvikling av transportsystemet, for eksempel et byområde eller en lengre strekning. Konseptvalgutredning (KVU) blir gjort for prosjekter med antatt investeringskostnad på over 1 mrd. kroner. KVU blir kvalitetssikret av eksterne konsulenter (KS1). Statens vegvesen lager KVU på bestilling fra Samferdselsdepartementet. Det er Regjeringen som beslutter hvilket konsept som skal legges til grunn for videre planlegging.

Hensikten med konseptvalgutredninger er å vurdere alternative måter å løse transportbehov på. Utredningene og etterfølgende kvalitetssikring skal også gi grunnlag for beslutning om man skal starte planlegging etter plan- og bygningsloven.

I 2009 ba Vestfold fylkeskommune og kommunene Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke Statens vegvesen om å gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) for helhetlige transportløsninger for

Tønsberg-området. KVVU bestillingen kom fra departementet i 2010, som en av flere utredninger som skulle gjennomføres i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan (NTP).

Statens vegvesen gjennomførte KVVUen, og denne ble ferdigstilt i november 2013. KVVUen identifiserte to prosjektutløsende behov: 1) Behov for en robust og samfunnssikker fastlandsforbindelse fra Nøtterøy som sikrer viktige samfunnsfunksjoner, og 2) Behov for å håndtere trafikkøkningen fra forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte. Følgende samfunns mål ble identifisert: «transportsystemet i Tønsberg-regionen skal være miljøvennlig, robust og effektivt».

Flere ulike konsepter for å løse behov og mål ble vurdert. Statens vegvesen anbefalte «Ringvegkonseptet». Dette konseptet bygget best opp under behov og mål.

KVVUen ble sendt på høring, og det ble i forbindelse med høringen fattet likelydende vedtak hos partene (Vestfold fylkeskommune, Tønsberg kommune, Nøtterøy kommune, Tjøme kommune og Stokke kommune) i mars og april 2014 som støttet Statens vegvesens anbefaling. Metier og Møreforskning fikk oppdraget med å gjennomføre kvalitetssikring av KVVUen (KS1). Denne ble ferdigstilt i november 2014, og anbefalte også «Ringvegkonseptet».

I oktober 2015 kom brev om videre planlegging fra Samferdselsdepartementet. Departementets vurdering var basert på KVVU, lokal behandling og KS1. Departementet, i samråd med regjeringen, besluttet at Ringvegkonseptet skulle legges til grunn for videre planlegging av transportsystemet i Tønsberg-regionen, og at det skulle være opptil lokale myndigheter gjennom den videre planleggingen å avklare hvilken løsning innenfor konseptet som skal utvikles videre, Teie-Korten eller Teie-Jarlsberg, bru eller tunnel. Dette var grunnlaget for oppstart av arbeidet med kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse.

### **Kommunedelplan med konsekvensutredning for ny fastlandsforbindelse**

Arbeidet med interkommunal kommunal kommunedelplan med konsekvensutredning for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme startet opp i 2015.

Formålet med kommunedelplanen er å få fattet vedtak om hvilket veialternativ som skal legges til grunn for en fremtidig reguleringsplan. I tillegg til å avklare veitrase, skal kommunedelplanen også fastlegge tilknytningspunkter/kryss langs den nye veien.

Formålet med konsekvensutredningen er å få fram de vesentligste konsekvensene de ulike veialternativene vil medføre med hensyn til miljø, naturressurser og samfunn. Konsekvensutredningen legges til grunn for vedtaket av kommunedelplanen.

Det var innledningsvis ca. 20 ulike alternativer fordelt på to korridorer; Teie – Korten og Teie Jarlsberg. Løsninger både over og under vann ble utredet. Gjennom en siliingsprosess hos partene i bypakka i 2016 ble antall alternativer redusert fra 20 til 7, som så ble fullt ut konsekvensutredet. Av de 7 alternativene, lå fem i korridor 1 mellom Kolberg (Teie) og Jarlsberg og to i korridor 2 mellom Kolberg og Kjellekrysset. Utredningene omfatter prissatte- og ikke prissatte konsekvenser, risiko- og sårbarhetsanalyse, analyse av lokale og regionale virkninger, trafikale virkninger, kostnadsberegninger og finansieringsanalyser. Graden av måloppnåelse ble vurdert for alle 7 alternativer.

To alternativer, det beste alternativet i hver korridor, ble så lagt ut på høring. Disse to alternativene var a) høy bru fra Ramberg til Smørberg og b) senketunnel fra Kalde til Korten. Begge alternativene har startpunkt på Kolberg (Teie). Det kom inn over 400 høringsinnspill. Etter høringen ble kommunedelplanene lagt fram for politisk behandling. I mai 2018 fattet partene ulike vedtak. Høsten 2018 ble det derfor forhandlinger mellom partene, før det ble enighet om traseen Kolberg (Teie) – Jarlsberg med høy bru fra Ramberg til Smørberg i desember 2018. Kommunedelplan for ny

fastlandsforbindelse fra Kolberg (Teie) til Jarlsberg med høy bru ble vedtatt av partene i mars 2019, og detaljreguleringsplanarbeidet ble startet opp før sommeren 2019.

## 2.2.2 Andre utredede alternativer

### Kaldnes – Korten

Flere har i høringen pekt på at Kaldnes – Korten er et bedre alternativ enn vedtatt løsning med høy bru fra Ramberg til Smørberg. I kommunedelplanprosessen ble både tunnel og bru mellom Kaldnes og Korten utredet. Brualternativet fra Kaldnes til Korten ble i kommunedelplanen vurdert til å ha stor til meget stor negativ konsekvens for kulturmiljøet. Årsaken er barrierevirkningen mellom Tønsberg og sjøen, sett fra Slottsfjellet og byen generelt, og mellom to miljø av særlig høy verdi, Tønsberg og Jarlsberg. Dette alternativet ble derfor silt ut. Tunnel-løsningen, en senketunnel, var ett av to alternativer som ble lagt ut på høring i 2017.

Etter høringen ble det fattet ulike vedtak hos kommunene og i fylkeskommunen i mai 2018. Færder og Tønsberg kommuner vedtok senketunnelløsningen, mens Vestfold fylkeskommune vedtok høy bru mellom Ramberg og Smørberg. Høsten 2018 var det forhandlinger mellom partene som ble ledet av fylkesmannen (nå Statsforvalter), og romjulen 2018 kom forhandlingsgruppa til enighet om høy bru fra Ramberg til Smørberg. Dette ble fulgt opp med vedtak hos partene, både på avtalen mellom partene og på kommunedelplan i februar/mars 2019.

### Usikkerhet knyttet til senketunnelen

En ulempe ved senketunnelen var usikkerhet knyttet til kostnader. Denne usikkerheten ble bl.a. beskrevet slik i kommunedelplanfasen:

*Senketunnel mellom Nøtterøy og Tønsberg, fra Kaldnes til Korten er gjennomførbar, men det er usikkerhet knyttet til byggefasen som det ikke er mulig å avdekke i forkant. Dette gjelder spesielt arkeologi og omfanget av forurensing av massene på bunnen av Byfjorden. En beslutning om senketunnel innebærer derfor også en beslutning om å sette i gang et byggeprosjekt hvor beslutningstaker må akseptere at det er usikkerhet knyttet til kostnad og tid for gjennomføring. Denne tilleggsusikkerheten vil henge ved senketunnelen helt til byggefasen.*

*Forprosjektet som er utarbeidet for senketunnelen forutsetter en del tekniske løsninger som må vurderes grundigere i en reguleringsplan. Spesielt gjelder dette fundamentering av senketunnelen på sjøbunnen. På grunn av den teknisk krevende gjennomføringen av senketunnelene vil det være betydelig større usikkerhet knyttet til dette alternativet. Det gjelder både nødvendige tiltak i anleggsfasen og økonomiske virkninger dersom det oppstår uforutsette forhold underveis i planlegging eller gjennomføring. Det er knyttet usikkerhet til deponering av forurensede masser, håndtering av mulige arkeologiske gjenstander i gravemassene, drenering av kulturlagene ved Slottsfjellet, seilingsled med tilhørende risikovurdering av skipspåkjørsel og isgang i byggefasen for å nevne noen utfordringer. Dersom disse usikkerhetene inntreffer, vil dette påvirke byggetiden og kostnadene.*

(...)

*Statens vegvesen ønsker å understreke at kostnadene for senketunnelen kan øke mer enn hengebrualternativet i den videre planleggings- og byggefasen. Dette kan få betydning for bomtakster og innhold av andre tiltak i bompengepakka.*



## Vestfjordforbindelsen og parallell Kanalbru/Østalternativet

I konseptvalgutredningen (KVU) som ble ferdigstilt i 2013 ble 4 konsepter for nytt transportsystem i Tønsberg vurdert. Disse var Ringveikonseptet, Vestfjordkonseptet, Kollektiv- og sykkelkonseptet og Utbedringskonseptet. De to siste hadde parallell Kanalbru som løsning.

KVUen identifiserte to prosjektutløsende behov: 1) Behov for en robust og samfunnssikker fastlandsforbindelse fra Nøtterøy som sikrer viktige samfunnsfunksjoner. I praksis betyr det at det er behov for et alternativ til Kanalbrua, og 2) Behov for å håndtere trafikkøkningen fra forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte. Følgende samfunns mål ble identifisert: «transportsystemet i Tønsberg-regionen skal være miljøvennlig, robust og effektivt.

Statens vegvesen anbefalte «Ringveikonseptet», som det konseptet som klart best bygget oppunder behov og mål. Ringveikonseptet består av følgende:

- Fri fremføring av kollektiv til sentrum i de fire hovedaksene
- Effektivt og sammenhengende sykkelveinett med sykkелеkspressvei til de mest folkerike områdene
- Ringvei med ny Nøtterøyforbindelse, fortrinnsvis bru mellom Kaldnes og Korten
- Restriktiv tiltakspakke

Alternativene bygger på vedtak fattet i KVU-fasen. Ringveikonseptet svarte best ut på flere av effektmålene satt for prosjektet, bla. å avlaste Tønsberg sentrum for trafikk for å gjøre det lettere å etablere kollektivtraséer og imøtekomme næringslivets transportbehov. Ringveikonseptet løser gjennomgangstrafikken bedre enn de andre konseptene. Ringveikonseptet kom også best ut i forhold til sårbarhet og evnen til å opprettholde kapasitetsavhengige samfunnsfunksjoner.

KVUen ble sendt på høring, og det ble i forbindelse med høringen fattet likelydende vedtak hos partene (Vestfold fylkeskommune, Tønsberg kommune, Nøtterøy kommune, Tjøme kommune og Stokke kommune) i mars og april 2014:

1. Nøtterøy og Tjømes sårbarhet med hensyn til kommunikasjoner må løses med ny fastlandsforbindelse
2. Den nye fastlandsforbindelsen bør være en nord-sørløsning, som Statens vegvesen anbefaler i sin utredning av november 2013.
3. En helhetlig løsning for Tønsberg-regionen forutsetter en sterk satsning på kollektivtransport og gang-/sykkelveisystemer.
4. En helhetlig løsning for Tønsberg-regionen må omfatte nye trafikk-løsninger på Teie, i Presterødbakken, Hogsnesbakken og på Tjøme.
5. En helhetlig løsning for transportsystemet i Tønsberg-regionen må omfatte trafikk-løsninger frem til E18.
6. Vestfjordforbindelsen må avvises fordi dette alternativet ikke løser utfordringene knyttet til en helhetlig løsning for Tønsberg-regionen.
7. Bompengerekravet for veipakke 1 kan ikke forlenges. Finansiering av et helhetlig transportsystem for Tønsberg-regionen inklusiv ny fastlandsforbindelse fremmes for Stortinget. Brukerbetaling for nye transportsystemer skjer når de ulike anlegg og tiltak er åpnet.
8. Det aksepteres at en helhetlig transport-løsning for Tønsberg-regionen i vesentlig grad finansieres med bompenger.

Metier og Møreforskning fikk oppdraget med å gjennomføre KS1. Denne ble ferdigstilt i november 2014, og anbefalte også «Ringveikonseptet».

I oktober 2015 kom brev om videre planlegging fra Samferdselsdepartementet. Departementet, i samråd med regjeringen, besluttet at Ringveikonseptet skulle legges til grunn for videre planlegging av transportsystemet i Tønsberg-regionen, og at det skulle være opptil lokale myndigheter gjennom den videre planleggingen å avklare hvilken løsning innenfor konseptet som skal utvikles videre, Teie-Korten eller Teie-Jarlsberg, bru eller tunnel.

Årsakene til at Vestfjordforbindelsen ikke nådde opp ble i KVUens hovedrapport (2013) er beskrevet slik «(...) I en helhetlig vurdering kommer det likevel klart dårligst ut av kombinasjonskonseptene. Konseptet løser dagens sårbarhet med en helt ny forbindelse som er atskilt fra dagens forbindelse. Ved en eventuell stengning av Kanalbrua vil denne forbindelsen bety en vesentlig omvei. Det vurderes også som det dårligste konseptet for regional utvikling, fordi det legger til rette for irreversible regionale virkninger. Konseptet vil trolig føre med seg en arealutvikling som blir umulig å endre eller snu, og som innebærer klart mest nyskapt trafikk. Samtidig bidrar konseptet i minst grad til å styrke Tønsberg som regionsenter. Vestfjordkonseptet avlaster heller ikke bymiljøet i særlig stor grad. Det kommer også dårligst ut i forhold til både ikke-prissatte virkninger og klimagassutslipp».

Øst-alternativet kan sammenlignes med «Kollektiv- og sykkel-konseptet» og «Utbedringskonseptet» som begge er vurdert i KVUen basert på ny parallell kanalbru.

Årsaken til at Kollektiv- og sykkel-konseptet ikke nådde opp ble i KVUen beskrevet slik «(...) Konseptet står svakt i forhold til robust fastlandsforbindelse, miljøvennlig transport og effektivitet. Dette konseptet kommer dårligst ut på prissatte virkninger.» Årsaken til at Utbedringskonseptet ikke nådde opp er beskrevet slik «(...) Konseptet står svakt når det gjelder å tilrettelegge for næringstransport og utvikling.» Begge konseptene er basert på å løse framtidig transport innenfor dagens overbelastede transportkorridorer.

I 2019 ble det av bypakkas overordnede styringsgruppe bestilt en ny vurdering av Øst-alternativet.

Fylkestinget behandlet sak 74/21 - Bypakke Tønsberg-regionen - Sammenstilling av tidligere utredninger og optimalisering av vedtatt løsning for ny fastlandsforbindelse i mai 2021, og fattet følgende vedtak:

1. Fastlandsforbindelsen optimaliseres og bygges fortrinnsvis som en 2-feltløsning for å redusere økonomiske kostnader, klimakostnader og bompengebelastning for innbyggerne. Rapport skal inneholde vurdering av fremtidig trafiksikkerhet og fremkommelighet på fastlandsforbindelsen.
2. Overordnet styringsgruppe i Bypakke Tønsberg-regionen får forelagt en oppdatert gjennomførings- og prosjektplan våren 2021.
3. Øst-alternativet utredes ikke videre

I saken ble eksisterende kunnskap om Øst-korridoren sammenstilt slik den fremkommer i følgende tidligere utredninger: Konsekvensutredning Tønsbergpakken fase 2 (gjennomført av Statens vegvesen i 2004. Vestfold fylkeskommune var ansvarlig myndighet), Konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Tønsbergregionen (utarbeidet av Statens vegvesen i 2013), samt Kvalitetssikring fase 1 (KS1 – Konseptvalg) for transportsystemet i Tønsberg-regionen (utarbeidet av Metier og Møreforskning Molde i 2014). I saken<sup>1</sup> ble de ulike utredningene oppsummert slik:

#### **«Sammenstilling av eksisterende kunnskap om Øst-korridoren - Oppsummering**

---

<sup>1</sup> [Saksfremlegg \(360online.com\)](https://www.360online.com)

Det er i de tidligere utredningene flere ulike løsningsmuligheter i Øst-korridoren. På grunn av ulike forutsetninger kan ikke de ulike utredningene sammenlignes direkte. Det er imidlertid noen sammenfallende forhold man kan trekke frem:

- Øst-korridoren har lavest investeringskostnader
- Øst-korridoren kommer mindre godt ut på ikke-prissatte konsekvenser, risiko og sårbarhet, og måloppnåelse

Både KVVU og KS1 konkluderer med at Ringveikonseptet er den beste løsningen totalt sett. Konsekvensutredningene fra 2004 konkluderte ikke endelig, men peker på systemalternativ II Kaldnes – Korten som det som best ivaretar målsettinger og strategier i Tønsbergpakken.

Kaldnes – Korten og den vedtatte løsningen fra Ramberg til Smørberg ligger innenfor Ringveikonseptet.

Kaldnes – Korten og Ramberg – Smørberg ble begge utredet i konsekvensutredningen som ble ferdigstilt i 2017. Etter forhandlinger mellom partene ble Ramberg – Smørberg med høy bro vedtatt. Blant annet var høye kostnader og usikkerhet knyttet til senketunnelen mellom Kaldnes og Korten en avgjørende faktor for at dette alternativet ikke ble valgt.

Det er også noen svakheter ved tidligere utredninger. Dette gjelder blant annet lokale og regionale virkninger som i liten grad belyst. Det er videre kun konsekvensutredningene fra 2004 som svarer ut bypakkas mål om å avlaste Teie. Trafikale konsekvenser og kollektivtrafikkens fremkommelighet på Kilen er i liten grad vurdert i KVVU og KS1. Dette er noe nærmere vurdert i konsekvensutredningene fra 2004, men forutsetningene har endret seg siden den gang, inkludert at det er etablert flere boliger i området. Det er videre svært dårlige grunnforhold på Kilen, slik at det er en fare for at kostnadene er for lave. I KS1 rapporten er ikke Nedre Langgate stengt for gjennomkjøring, noe som vil ha betydning for vurderinger av trafikkbelastning i sentrum og bynære områder i denne utredningen.

Anleggsfasen er også i liten grad belyst i de tidligere utredningene. Erfaringsmessig er det krevende å bygge i tettbebygd strøk hvor det er mange ulike interesser som skal ivaretas. Videre er det store trafikkmengder som skal håndteres under anleggsgjennomføringen, samtidig som kollektivtrafikken og myke trafikanter skal ha god fremkommelighet og trafikk sikre løsninger.»

## 2.3 Tema 3: Miljøvennlig transport, klimagassutslipp og nullvekstmålet

### 2.3.1 Miljøvennlig transport

Bypakka vil vurdere hvilke virkemidler og tiltak som skal til for å nå målet om en mer miljøvennlig reisemiddelfordeling og nullvekst i personbiltransporten i Tønsberg-regionen. I tillegg til reguleringsplanen for ny fastlandsforbindelse vil Bypakke Tønsberg-regionens prosjektportefølje legge rammer for innholdet i bypakka. Endelig innhold i bypakka avklares gjennom arbeidet med stortingsproposisjonen som danner grunnlaget for bompengefinansiering. Prosjektporteføljen inneholder en oversikt over alle tiltak i Bypakke Tønsberg-regionen, hvor ny fastlandsforbindelse er det største prosjektet. Utvidelse av Semslinna og en trafiksikker løsning i Hogsnesbakken er to mellomstore prosjekter. Videre inneholder prosjektporteføljen tiltak for å fremme miljøvennlig transport i Tønsberg sentrum, på Teie, i tilknytning til lokalsentre i Tønsberg og i Færder, samt langs hovedinnfartene til Tønsberg og Teie. Det er satt av 1134 millioner kroner til gange, sykkel og kollektivtiltak som skal fremme miljøvennlig transport.

En ny fastlandsforbindelse gjør det mulig å prioritere buss i egne kollektiv- eller sambruksfelt på innfartene til Tønsberg sentrum da dagens veinett avlastes for biltrafikk. Dette bedrer også forholdene for gående og syklende. Det er sammenheng mellom veikapasitet, kollektivtilbud og parkeringstilgjengelighet, bomtakster mm. I forbindelse med utarbeidelsen av interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv ble det utarbeidet en rapport om ulike virkemiddelpakker for å nå nullvekstmålet. Rapporten beskriver ulike mulige scenarier og virkninger av forskjellige tiltak. <sup>2</sup> Rapporten viser at det er viktig å jobbe parallelt med tilrettelegging for bedre løsninger for gående, syklende og kollektivtransporten sammen med ulike restriktive tiltak for personbiler.

I tillegg til fysiske tiltak er det viktig å jobbe med holdningsskapende arbeid for å øke bevisstheten og kunnskapen blant folk om virkninger og konsekvenser av valg vi gjør i hverdagen med hensyn til valg av reisemidler. Vi reiser i snitt om lag 3 ganger pr. dag og mange av våre daglige reiser er korte. Det er et stort potensial i vårt byområde for å øke andelen gående, syklende og busspassasjerer. Mange bor langs høyfrekvente kollektivakser og mange bor i sykkelavstand til arbeid, skole, butikker og andre sentrumsfunksjoner. Holdningsskapende arbeid, kampanjer, nudging mm. og økt kunnskap om virkninger av å velge miljøvennlig transport for miljøet, folkehelse og lommeboka er viktig for å nå målene satt for bypakka.

Delt mobilitet har seilt opp som en løsning som kan bidra til å øke andelen miljøvennlige reiser. Forskning på virkninger av bildeling viser at de som er med i en bildeordning kjører ca. en tredjedel mindre enn de som eier egen bil <sup>3</sup>. Delebilder, el-sparkesykler, bysykkelordninger ol. er løsninger som flere byer jobber med. I Tønsberg skal det i løpet av høsten 2023 lansere 3 mobilitetspunkt hvor det tilbys løsninger for delt mobilitet. Fylkeskommunen tester også ut en bysykkelordning i Grenland hvor sykkel er en del av kollektivtilbudet. Det blir viktig å jobbe videre med slike løsninger i vårt byområde fremover.

---

<sup>2</sup> [file:///C:/Users/len2903/Downloads/sak\\_30-19\\_notat\\_virkemiddelpakker\\_120919.pdf](file:///C:/Users/len2903/Downloads/sak_30-19_notat_virkemiddelpakker_120919.pdf)

<sup>3</sup> <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-5-mobilitetsplanlegging-og-kampanjer/b-5-4/>

### 2.3.2 Klimagassutslipp fra anleggsfasen

Det er gjennomført klimagassberegninger for detaljregulering for ny fastlandsforbindelse. Reguleringsplanen omfatter en 6 km. lang strekning i Tønsberg-regionen som omfatter vei i dagen, tunnel, samt fjordkryssing ved hjelp av hengebru. Hensikten med klimagassbudsjett i detaljregulering er blant annet å avdekke hvilke materialer og prosesser som har størst påvirkning på prosjektets klimafotavtrykk. Videre kan resultatene benyttes som utgangspunkt for å iverksette utslippsreducerende tiltak i den videre planleggingen.

Totalt vil hele prosjektet med hengebru resultere i et klimagassutslipp på ca. 94-tusen tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Vei i dagen, bru og tunnel utgjør hoveddelen av totalutslippet, hvor materialproduksjon bidrar i størst grad. Materialtypene stål, kalksementstabilisering, fulgt av sprøytebetong, sement, EPS, og grus/pukk er postene med høyest utslipp. Sammenlignet med utslippstall fra 2020 gir de nye oppdaterte beregningene for 2022 en reduksjon på ca. 25 % i klimagassutslipp. Dette skyldes hovedsakelig en reduksjon i behov for kalksementstabilisering som er en følge av justeringen av vei-geometrien.

*Det er inkludert utslipp fra følgende faser i klimagassbudsjettet:*

- Materialproduksjon: Denne fasen inkluderer materialproduksjon og materialtransport under produksjon og frem til anlegg.
- Utbyggingsfasen: Denne fasen inkluderer forarbeider, anleggsaktiviteter, transport (på anlegg, og til og fra anlegg).
- Drift og vedlikehold: Denne fasen inkluderer utskiftning av materialer

Et prosjekt medfører klimagassutslipp gjennom hele livsløpet; fra utvinning av naturressurser, produksjon og levering av materiell, montering og bygging av infrastruktur til en konstruksjon eller et anlegg, drift av anlegget og avhending av anlegget etter levetiden. Utslippene er knyttet til produksjon, transport og håndtering av materialer som benyttes i veiutbyggingen, og ved vedlikehold i driftssituasjon. Utslippstallene for fastlandsforbindelsen er beregnet med ulik levetid for hengebru og vei i dagen. Hengebru er beregnet med levetid på 100 år, mens vei og tunnel er beregnet med levetid på 60 år.

Gjennom videre god planlegging er det muligheter for ytterligere utslippskutt for bygging av ny fastlandsforbindelse. Bygge- og anleggsplasser har bla. store utslipp fra fossilt brennstoff som diesel og propan, men det kommer stadig nye og mer klimavennlige alternativer. I Miljødirektoratets veileder: «Utslippsfrie og fossilfrie byggeplasser»<sup>4</sup> vises det til mange tiltak. Også nasjonalt er det stort søkelys på dette og det pågår for tiden flere pilotprosjekter med støtte fra staten hvor man tester ut ulike løsninger for å på sikt få anleggsplassene utslippsfrie<sup>5</sup>. I videre arbeid med byggeplanlegging av fastlandsforbindelsen og kontrahering av entreprenør vil bypakka ha søkelys på å få ned klimagassutslippene fra anlegget. Det vil bla. være aktuelt å ta i bruk sertifiseringsordningen BREEAM Infrastructure – Grønn byggallianse (tidl. CEEQUAL). Dette er et verktøy som brukes for å fremme bærekraft og kvalitet i alle typer anlegg- og infrastrukturprosjekter.

<sup>4</sup> <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/for-myndigheter/kutte-utslipp-av-klimagasser/klima-og-energitiltak/bygg-og-anlegg/utslippsfrie-byggeplasser/>

<sup>5</sup> <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/10-nye-prosjekter-skal-teste-ut-losninger-for-utslippsfrie-anleggsplasser/id2968357/>

### 2.3.3 Nullvekstmålet

Bypakke Tønsberg-regionen skal bidra til å håndtere trafikkøkningen fra forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte. Løsningen skal tilrettelegge for redusert klimagassutslipp, mer miljøvennlig reisemiddelfordeling der veksten i persontransport tas med kollektiv, gåing og sykling, samt avlastning av bymiljøet for biltrafikk, også kalt nullvekstmålet. Bypakka legger nullvekstmålet til grunn. Næringstrafikken er unntatt nullvekstmålet.

Ved å øke veikapasiteten er det fare for at man ender opp med en økning i personbiltransporten. Ny veiforbindelse fra Færder til fastlandet gir noe økt veikapasitet. Samtidig gir ny fastlandsforbindelse en samfunnsikker forbindelse mellom øyene og fastlandet. For å unngå vekst i personbiltransporten er det viktig at det jobbes med et bredt sett virkemidler i bypakka. Bypakke Tønsberg-regionen skal investere over 1 milliard i bedre infrastruktur for gående, syklende og kollektivtrafikken. Nøtterøyveien får redusert veikapasitet, da to felt bygges om til kollektiv- eller sambruksfelt for buss, og Nedre Langgate stenges for gjennomkjøring for biltrafikk. Bussen skal i størst mulig grad ha fri fremføring, det vil si at infrastrukturen skal sikre at bussen har god fremkommelighet, også i rushperioder.

Som omtalt i kapittelet om miljøvennlig transport må man se på et bredt spekter av virkemidler for å unngå vekst i personbiltransporten. Restriktive tiltak for personbiler må virke sammen med tiltak for å fremme miljøvennlig transport.

Transportøkonomisk institutt har laget utredningen «Betydningen av ny teknologi for oppfyllelse av nullvekstmålet»<sup>6</sup> som vurderer hvordan teknologiske utviklingstrender kan påvirke trafikkarbeidet med personbil samt oppfyllelsen av nullvekstmålet frem mot 2030. Arbeidet inngår som en felles bakgrunns utredning for byutredningene som gjøres for de ulike byområdene med byvekstavtaler. Det er flere motstridende effekter som bidrar til usikkerhet om de totale virkningene på trafikkarbeidet. Men hovedbudskapet er at ny teknologi uregulert sannsynligvis ikke gir mindre trafikk, snarere mer. Det er en risiko for at selvkjørende biler kan være med på å flytte trafikantene fra kollektivtrafikken og til personbil.

Av Nasjonal transportplan 2018-2029 fremgår det at ny teknologi vil bli en viktig faktor for å utvikle mer effektiv, sikker og miljøvennlig bytransport. Det er pr. i dag ikke kjent hvilke løsninger som vil gjøre seg gjeldende i fremtiden, men teknologisk utvikling innen transportsektoren er viktig og gir mange nye muligheter og utfordringer. Nyvinninger kan på sikt føre til at behovet for veikapasitet blir redusert. Det kan for eksempel være bedre samkjøringsmuligheter og smartere kjøretøy som bedre utnytter veikapasiteten. Tilsvarende kan teknologi som gjør veitransport billigere, sikrere og mer miljøvennlig kunne bidra til å øke etterspørselen og behovet for veikapasitet. Samferdselsdepartementet (SD) vurderer det slik at selv om en ser konturer av store endringer, vil det fremdeles være fornuftig å investere i ny veiinfrastruktur, i iallfall de kommende 10 år. På lang sikt understreker SD at usikkerheten er betydelig større.

---

<sup>6</sup> <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=45597>

## 2.4 Tema 4: Lokalmiljø

### 2.4.1 Ramberg/Kaldnes og Munkerekkeveien

I høringsinnspillene har det kommet flere bekymringer for økt trafikk sydover på fv. 3098 Munkerekkeveien, Amundrødvein og Hellaveien. Når trafikken settes på i nytt veisystem, vil det bli foretatt trafikktegnringer for å overvåke dette. I bypakka ligger det inne midler til tiltak på disse strekningene, og ved behov vil det bli sett på ulike tiltak for å begrense trafikken og ivareta trafiksikkerheten.

Deler av Kaldnes-området er regulert til midlertidig anleggsområde. Omfang og bruk avklares med grunneier og det skrives en avtale før anlegget starter opp. Dette vil også gjelde atkomst og bruk av dypvannskaien på Kaldnes.

### 2.4.2 Smørberg og Vear

Vedtatt kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse fra mars 2019 viser kryss på Smørberg og ny forbindelse opp Bekkeveien til fv. 303 på Vear. Trafikkberegninger viser at dette ville gitt økt trafikk sydover på fv. 303. Beregningene viser også at flere ville valgt ruta via ny fastlandsforbindelse, Ramdalveien og Kanalbrua for å komme seg til Tønsberg sentrum. Dette ville gitt mindre avlastning av Kanalbrua og dermed redusert måloppnåelse for prosjektet.

I foreliggende reguleringsplan er derfor kryss på Smørberg tatt ut, men det bygges ny gang- og sykkelforbindelse langs Bekkeveien til fv. 303 på Vear. Dette gir lavere trafikkvekst sydover langs fv. 303 og bedre trafikkavlastning av Kanalbrua. Tønsberg kommune jobber med plan for de sentrale delene av Vear og det er foreslått løsninger i den Interkommunale kommunedelplanen for gangsykkel og kollektivtiltak.

Det bygges ny bru over den nye fastlandsforbindelsen for gående/syklende. Denne er dimensjonert for traktor og bygges med 3 meters bredde og vil sikre atkomst til skogteiger syd for ny vei.

På Smørberg kommer ny fastlandsforbindelse i konflikt med høyspentlinje fra Firingen mot Kaldnes. Høyspentledningen skal legges i bakken på deler av strekningen og de 3 nærmeste høyspentmastene fra fjorden fjernes. Det settes opp ny høyspentmast syd for ny fastlandsforbindelse. Høyspentledningene som legges i bakken vil følge veitraseen. Sjøkabelen over til Kaldnes berøres ikke og beholdes som i dag. Høyspenttraseen i luft og i bakken er regulert med hensynssone H370 Høyspenningssanlegg.

Løsning for Hogsnesbakken avklares i egen reguleringsplan. Oppstart av regulering ble varslet samtidig med ny fastlandsforbindelse i mai 2020, med flere ulike alternativer. I 2021 ble det gjennom politiske vedtak avklart at det var en utvidelse av Hogsnesbakken man skulle gå videre med. Arbeidet med reguleringsplanen tas opp igjen høsten 2023.

### 2.4.3 Bekkeveien og Kolberg

Områdene ved Bekkeveien, Eikeveien og Kolberg blir sterkt berørt av den nye fastlandsforbindelsen. Det etableres 3 rundkjøringer i området, ved fv. 309 Smidsrødveien, ved fv. 308 Kirkeveien og på ny forbindelse mellom ny bru og Kirkeveien. Teie-tunnelen bygges med ett tunnellopp for kjørende og parallell rømningstunnel som ivaretar risiko ved brann i hovedløpet. Rømningstunnelen munner ut



vest for Kirkeveien og det etableres ny undergang for gående/syklende like nord for dagens undergang. Ny undergang bygges med 7,5 til 8,5 meters bredde.

Bygging og nærføring krever innløsning av 9 boligeiendommer og 1 bygg definert som næring. Flere av boligene er innløst av Færder kommune. Kostnadene dekkes av prosjektet når finansieringen er på plass etter vedtatt bompengeproposisjon i Stortinget.

Trafikksikkerhet er vektlagt i arbeidet med reguleringsplanen. Bekkeveien er utformet som gate med 2-sidig fortau og med skiltet hastighet på 40 km/t.

Kryssing av Bekkeveien skjer med opphøyd gangfelt, forsterket belysning og midtrabatt slik at veien kan krysses i 2 etapper.

Det er kjent at flere syklist langs Smidsrødveien krysser Bekkeveien med stor hastighet. Krysset bygges om til stor rundkjøring som gir god avbøying og som vil dempe hastigheten. Boligene i Smidsrødveien 34 og 36 innløses og rives for å skaffe bedre siktforhold i kryssområdet.

For å ivareta trafikksikkerheten bygges ny kulvert under fv. 308 Kirkeveien like nord for dagens undergang.

Støyberegninger er foretatt etter retningslinjene i T-1442/2021 og reguleringsplanen viser støytiltak som vuller og skjerming. I tillegg vil flere boliger bli vurdert for lokale støytiltak. Dette skjer som en del av detaljprosjekteringen i god tid før byggestart.

Det er gjort beregninger av luftkvalitet etter retningslinjene i T-1520. Da luftkvaliteten kan overskride grenseverdier ved tunnelåpninger, etableres et luftetårn midt over Teietunnelen.

Overvann fra området samt tunnelvaskevann blir tatt vare på og renset i åpne og lukka bassenger. Vannet etter rensing går deretter i rør til bekk øst for fv. 309 Smidsrødveien.

Det er mange fine eiketrær i området, og det er vektlagt å bevare så mange trær som mulig. Eikerekka langs Eikeveien bevares og er regulert med hensynssone "Bevaring naturmiljø". 4 eiketrær ved Bekkeveien og syd for Eikeveien må felles. Det er ikke mulig å felle færre trær. Det se ses på muligheten å plassere stammer og greiner i arealer regulert som "Annen veigrunn". Dette er anbefalt i høringsinnspillet fra Statsforvalteren.

Grunnforhold og valg av trase for tverrforbindelsen mellom fv. 308 Kirkeveien og fv. 309 Smidsrødveien er beskrevet under punktene 2.6.3 og 2.9.

#### 2.4.4 Støy

Støy, støv og forurensning er et gjennomgangstema i høringsmerknadene fra grunneiere, privatpersoner, velforeninger og skoler. Miljørettet helsevern har også tatt opp disse forhold ut fra et folkehelseperspektiv med konkret fokus på barnehager, skoler, helseinstitusjoner og boliger, spesielt i forhold til anleggsfasen.

Bypakka tar konsekvensen av disse innspillene og har formulert bestemmelser og retningslinjer til reguleringsplanen slik at det ikke skal være noen tvil om at dette blir fulgt opp.

Reguleringsplanleggingen utføres i henhold til anbefalte grenseverdier i Klima og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021). Retningslinjer på vedtakstidspunktet for reguleringsplanen legges til grunn. Det er fortatt støyberegninger som viser dagens forhold, støy 20 år etter åpning av ny vei (2048) med og uten støytiltak. Støytiltak er lagt inn og vises i reguleringsplanen som vuller og skjerming. I tillegg vil flere

boliger bli vurdert for lokale støytiltak. Dette skjer som en del av detaljprosjekteringen i god tid før byggestart.

På samme måte er retningslinjer for behandling av luftkvalitet (T-1520) lagt til grunn for reguleringsplanarbeidet med bestemmelser. For å hindre høy forurensning ved tunnel-munningene til Teie-tunnelen settes det opp et luftetårn over midten av tunnelen.

#### 2.4.5 Forurensning

Flere har uttrykt bekymring for at for at utslipp fra biltrafikk på brua vil medføre kraftig forurensning av sjø- og sjøbunn, Ilene naturreservat, badeplasser med mer langs fjorden.

Beregninger av luftkvalitet og forurensningsgrad som følge av prosjektet viser at luftforurensning fra brua ikke vil påvirke Vestfjorden og omgivelsene i målbar grad. Trafikkmengden på brua er forholdsvis beskjeden og forurensningen fortynnes kraftig både i luft og vann. Det henvises til «Fagrapport Luftkvalitet» for mer detaljer rundt dette.

### 2.5 Tema 5: Samfunnssikkerhet og beredskap

Samfunnssikkerheten ble særlig vurdert i konsekvensutredningen i forrige planfase. Det ble konkludert med at ingen av de 7 alternativene som ble konsekvens utredet var uakseptable med hensyn på sikkerhet.

Analysen sa imidlertid at en beslutning som innebærer at ny fastlandsforbindelse ikke bygges og med dagens Kanalbru som eneste fastlandsforbindelse, vil medføre svært høy (økt) og uakseptabel sårbarhet. Dette gjelder spesielt for Nøtterøy og Tjøme, men også delvis for Tønsberg i forhold til de store trafikale problemene som vil kunne oppstå.

Fylkesmannens (nå Statsforvalter) beredskapssjef pekte i høringen i kommunedelplanfasen på alternativet høy bru Ramberg – Smørberg som det beste på grunn robusthet og mindre risiko for stengning av ny forbindelse.

Statsforvalterens samfunnssikkerhetsinstruks pålegger Statsforvalteren å ha en oversikt over risiko og sårbarhet (ROS) i fylket gjennom en risiko- og sårbarhetsanalyse. FylkesROS dokumenterer risiko og sårbarhet i Vestfold og Telemark og er et resultat av et tett samarbeid mellom en rekke aktører i fylket. I fylkesROS for Vestfold og Telemark 2020 ble det gjort en vurdering av konsekvenser ved at Kanalbrua er ute av drift. Av rapporten fremkommer det blant annet at *«En ny uavhengig fastlandsforbindelse bru vil tilføre redundans for transportinfrastrukturen i Tønsberg-regionen. Bruk av nødbru over tid vil i betydelig grad redusere transportevnen i Tønsberg-regionen. Den vil også påvirke den regionale transportevnen.»* Videre omtales det at nødetatenes responsevne ved daglige hendelser vil ha moderate forstyrrelser, men ved større hendelser og behov for tilførsel av tyngre transport vil bortfall av transportevnen ha høyere konsekvenser.

En hendelse får særlig store konsekvenser for forsyning av medisiner, matvarer og drivstoff. En hendelse for også relativt store konsekvenser for transport av personer og materiell. Ivaretagelse av nød- og redningstjeneste kan få mulige store konsekvenser dersom det inntreffer en større hendelse/krise som krever en større innsats.

De direkte- og indirekte økonomiske tapet estimeres til 200-1000 millioner kroner. Kostnadene er knyttet til reparasjon av bru, drift av nødbu, teknisk vedlikehold, verditap i manglende leveranser av varer og tjenester, følgeefferter og normalisering.

I rapporten pekes det også på at ytterligere utsettelse av fastlandsforbindelsen tilfører økt risiko for Tønsberg-regionen.

## 2.6 Tema 6: Trafikk

### 2.6.1 Trafikkdata, analyser og modeller

Bypakker og store vegprosjekter krever at det benyttes analyser og beregninger for å få et så godt beslutningsgrunnlag som mulig. Transportmodeller er godt egnet til å være uavhengige og uhildet beslutningsverktøy. Det stiller krav til gode kalibreringsdata. Det gjøres beregninger og analyser av dagens situasjon for at modeller skal kunne kalibreres mot kjente data, før det lages framtidsscenerier. Framtidssceneriene er typisk etter åpning av en ny veg eller forbindelse. Trafikktelldata fås fra faste tellepunkter i vegnettet, dette suppleres ofte med noen ekstra tellinger og reisetidsregistreringer.

Det må i tillegg kartlegges reisevaner og reisemiddelfordelinger for å kunne vite hvor reisene går fra og til og med hvilket reisemiddel. Det hentes mye informasjon fra reisevaneundersøkelsene (RVU) og fra Statistisk sentralbyrå (SSB).

Regional transportmodell (RTM) benyttes for å beregne reiser og reisemiddel. Det benyttes en såkalt 4 trinns metodikk. Styrken til denne transportmodellen er forskjellene mellom dagens situasjon og framtidssceneriet. RTM beregner i utgangspunktet på døgnnivå.

Det er gjort beregninger med RTM for å kunne få svar på reisemiddel og hvor reisene starter og slutter. Dette gir matriser, såkalte OD – Matriser, som videre kan benyttes i andre type beregninger. Disse er så lagt inn i Aimsun, som er en mer detaljert transportmodell, som er for rushperiodene i døgnet. Aimsun beregner ned på enkeltkjøretøynivå og gir mulighet for å treffe enda bedre på trafikksituasjonen for dagens trafikkbilde. Dette er kvalitetssikret enda mer ved hjelp av beregninger av enkelt kryss. Dette for å ha et best mulig grunnlag til å vurdere kapasiteten i enkelt kryssene på den nye fastlandsforbindelsen.

Det er benyttet Sidra Intersection til dette og det er da blant annet sett på feltlengder, antall felt i rundkjøringer osv. Mange av kryssene er nye kryss og det er ikke mulig å gjøre krysstillinger av disse. Derfor var det nødvendig å gå vegen om RTM og Aimsun.

Bompengeberegninger som er utført våren 2023, er gjort med siste versjon av Regional transportmodell, versjon 4.4. Disse viser ingen større forskjeller i trafikktall sammenlignet med de tidligere transportanalysene som er gjennomført i planleggingsprosessen.

### 2.6.2 Valg av veistandard

Fastlandsforbindelsen utformes på grunnlag av Statens vegvesens håndbok N100, kapittel 2.9 Kapasitetssterke gater/veier, som gjelder blant annet for ringveier og sentrumstangenter. For denne kategorien angir håndboka at fartsgrensen skal være 50 eller 60 km/t, men på grunn av forholdsvis

lange strekninger uten kryss og med god kurvatur, vurderes det høyere skiltet hastighet til 70 km/t for strekningen Kolberg – Hogsnes, med nedskilting til 50 km/t i rundkjøringer.

Alle kryssene planlegges som rundkjøringer.

For strekningen Smidsrødveien – Hanken (forbindelse til Kirkeveien) langs Bekkeveien settes fartsgrensen til 40 km/t, og for strekningen Hogsnes – Semslinna langs dagens fv. 303 settes fartsgrensen til 50 km/t.

Kapasiteten på en ny fastlandsforbindelse er vurdert i sammenheng med målene om nullvekst i personbiltrafikken, trafikksikkerheten på den nye veiforbindelsen, fremtidig behov for kapasitet på veinettet og fleksibiliteten og muligheten til å styre trafikken. Både veiens utforming og muligheten til å styre dens funksjon i transportsystemet er vurdert.

### 2.6.3 Tverrforbindelse mellom Smidsrødveien og Kirkeveien

Flere har kommet med innspill om alternative traseer mellom Smidsrødveien og Kirkeveien, og mener at tverrforbindelsen bør ligge i Eikeveien eller Øgårdveien. Trasévalg og bruk av Bekkeveien ble vedtatt i kommunedelplanen for ny fastlandsforbindelse i mars 2019, og trasévalg og kryssutforming ved Kolberg er også behandlet i en politisk prosess i Færder kommune under utarbeidelse av reguleringsplanen.

Vurderinger av tverrforbindelsen ble gjort i forbindelse med Færder kommunes rullering av kommuneplanens arealdel tilbake i 2014. Her anbefalte rådmannen, basert på utredningene som var gjennomført og høringsinnspill blant annet fra Statens vegvesen, en hensynssone i Bekkeveien og politikerne vedtok denne løsningen.

Det ble i forbindelse med kommunedelplanen for ny fastlandsforbindelse gjennomført en kvalitetssikring av trasévalget, slik det var beskrevet i planprogrammet kommunedelplanen for ny fastlandsforbindelse: *«Tilknytning til Østre Nøtterøy og Husøy/Føyenland via Smidsrødveien skal belyses. I Nøtterøy (Færder) kommunes kommuneplan er det avsatt hensynssone for ny vegtrasé mellom Smidsrødveien og Kirkeveien ved Kolberg, via Bekkeveien. Denne traséen er en del av korridorene som skal konsekvensutredes. Trasévalget skal kvalitetssikres ved at det skal gjennomføres en analyse av oppgradering av fv. 430 Tanstadveien og fv. 308 Kirkeveien fra Nøtterøy kirke til Kolbergveien som en eventuell alternativ løsning.»*

Alternative tverrforbindelser mellom Smidsrødveien og Kirkeveien for å mate trafikk fra østre del av Nøtterøy mot ny fastlandsforbindelse ble vurdert. Anlegg av en ny trasé fra Bekkeveien til Kolberg ble vurdert opp mot bruk av dagens Tanstadvei lenger syd på Nøtterøy.

En ny Nøtterøyforbindelse med start på Kirkeveien ved Kolberg som ikke tar med bygging av forbindelse fra Smidsrødveien via Bekkeveien, vil medføre at andre veier mellom Smidsrødveien og Kirkeveien vil bli brukt for å komme fra østsiden av Nøtterøy og til ny fastlandsforbindelse med start ved Kolberg. Trafikkberegningene viser også at en forbindelse så langt nord som mulig vil gi en større avlastning av Teie og Nøtterøyveien. På bakgrunn av analysene opprettholdes en tverrforbindelse fra Smidsrødveien til Kirkeveien langs Bekkeveien og syd for Grindløkka.

### 2.6.4 Amundrødveien og Munkerekkeveien

Ny fastlandsforbindelse med øy bro over Ramdal – Smørberg vil kunne gi økt trafikk langs Amundrødveien og Munkerekkeveien, og det må vurderes tiltak for å regulere trafikken og øke

trafikksikkerhetens langs denne strekningen. Deler av strekningen har ikke tilbud for gående og syklende per i dag.

Det er i prosjektporteføljen for bypakka foreslått et eget prosjekt (midler avsatt) for denne strekningen. Det må vurderes nærmere hva som er de beste og mest effektive tiltakene for å ivareta trafikksikkerheten og fremkommeligheten for myke trafikanter. Eksempler på tiltak som kan vurderes er skilting, oppmerking og bedre tilrettelegging for myke trafikanter i kryss og langs veien der tilbud ikke finnes i dag.

### 2.6.5 Øvrig sideveinett

Det kan oppstå uønsket trafikk på sideveinettet som en konsekvens av at bomstasjonene i bypakka starter innkrevning. Det er foreslått et prosjekt i bypakkas prosjektportefølje (avsatt midler) som skal benyttes dersom vi ser uønsket trafikklekkasje på sideveinettet. Eksempler på tiltak som kan vurderes hvis dette oppstår er stenging av veier, skilting og oppmerking og fartsreducerende tiltak.

### 2.6.6 Tilknytning til E18

Det anbefales at fv. 300 utvides til fire felt fra Jarlsberg travbane og ut til E18. Behovet for veiutvidelse på strekningen Jarlsberg - Kjelle for å prioritere kollektivtransport vurderes ikke som nødvendig. Jarlsberglinna anbefales ikke utvidet.

Utvidelse av veikapasitet må også ses i sammenheng med mål om nullvekst i personbiltrafikk. Arbeidet med utvidelse av fv. 300 Semslinna og eventuelle krysstiltak på strekningen vil utredes gjennom reguleringsplan med tilhørende konsekvensutredning. Arbeidet skal etter planen ha oppstart i løpet av høsten 2023.

### 2.6.7 Hogsnesbakken og fv. 303

Hogsnesbakken er smal, har mange uoversiktlige avkjørsler og mangler gang- og sykkelvei. Det foreligger i dag en vedtatt reguleringsplan for en to-løps tunnel i Hogsnesbakken. Et oppdatert kostnadsoverslag for denne gjennomført i 2015 anslår en kostnad for den regulerte løsningen på om lag 300 mill. kr. (2015-kroner). Nå er valgt alternativ for ny fastlandsforbindelse i konflikt med denne regulerte tunnelen.

Som en del av kommunedelplanprosessen for ny fastlandsforbindelse ble det derfor utredet alternative måter å løse utfordringene i Hogsnesbakken på. Flere alternativ ble utredet, og utvidelse av Hogsnesbakken ble anbefalt av fylkeskommunen og Tønsberg kommune, basert på vurderinger av kostnader, trafikale virkninger, mål og ikke-prissatte virkninger.

I løsningsforslaget anbefales å anlegge sykkelvei med fortau på dagens vei fra østre veikant. Det bygges ny 2-felts kjørevei mot vest atskilt med rabatt. Løsningsforslaget krever innløsning av 6 eiendommer på vestsida av Hogsnesbakken. Det er mye fjell på strekningen, og det må settes opp murer på deler av strekningen der det er løsmasser.

Løsningsforslaget beskrevet ovenfor strekker seg fra ny planlagt rundkjøring og ca. 800 meter sørover. På denne strekningen er Hogsnesbakken på sitt smaleste. For de siste 400 meterne fram til rundkjøringen ved Bekkeveien beholdes dagens vei som kjørevei og det foreslås bygging av ny sykkelvei med fortau på østsida av fv. 303.

Løsningen for de gående/syklende vil være på østsida av fv. 303 på hele strekningen og dette harmonerer også med gang- og sykkelveiene ved Jarlsberg Travbane i nord og ved Vear i sør.

Samtidig med varsel om oppstart for reguleringsplanarbeidet for ny fastlandsforbindelse ble det varslet oppstart for påkoblingen til lokalt veisystem fra rundkjøring nord for Hogsnesbakken til Vear. Arbeidet med reguleringsplan for Hogsnesbakken vil starte opp igjen i løpet av høsten 2023.

### 2.6.8 Veikapasitet

I et byområde må man forvente kødannelser i morgen- og ettermiddagsrush. Videre har bypakka som målsetning, i likhet med både nasjonale mål og de andre store byområdene i Norge, at veksten i personbiltrafikk skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing. Det betyr at man må jobbe aktivt med å flytte de reisene man kan over på gange, sykkel og kollektiv. Det gir også god effekt på fremkommelighet for de som må bruke bil og næringstransporten.

Det er gjennomført kapasitetsberegninger i ettermiddagsrush for alle planlagte kryssområder i planen. Dimensjon på rundkjøringer og antall felt er tilpasset kapasitetsbehovet etter disse beregningene. Rundkjøringene bør vurderes bygget med sperrefelt, der hvor det er mulig. Mer detaljer om hvert enkelt kryss kan leses i fagrapport trafikk – kapasitetsberegninger.

Kapasitetsberegninger/trafikkanalyser viser at det vil kunne oppstå kø i rush på veinett i Tønsberg sentrum og på hovedveiene inn/ut mot Tønsberg sentrum, men at kø-situasjonen ikke vil bli verre enn i dag. Det bør sees nærmere på løsninger på enkelte strekninger og det kan vurderes utbedringer av noen kryss. Ny fastlandsforbindelse avlaster Tønsberg sentrum for trafikk og muliggjør en stenging av Nedre Langgate for gjennomkjøring for biltrafikk (det er lagt opp til det vil bli stengt for gjennomkjøring i Nedre Langgate mellom Møllegaten og Tollbodgaten).

### 2.6.9 Fremkommelighet for næringstransport og miljøvennlig transport/avlastning av Kanalbrua

Viktige mål i bypakka er å sikre bussen og næringstrafikken god fremkommelighet. Ny fastlandsforbindelse avlaster Kanalbrua, Nøtterøyveien, Nedre Langgate og Kjelleveien og muliggjør en prioritering av sentrumsrettet kollektivtrafikk samt bedre forhold for myke trafikanter. Nedre Langgate kan stenges for gjennomkjøring for bil. Det må i det videre arbeidet vurderes om det er behov for ytterligere tiltak for å regulere trafikken fra Nøtterøy i morgenrushet for å sikre fri fremføring for buss og god fremkommelighet for næringstransporten.

### 2.6.10 Trafikkregulerende tiltak og tiltak som stimulerer til mer miljøvennlig transport

Bypakke Tønsberg-regionen har i likhet med andre større byområder mål om å ta veksten i persontransport med kollektiv, sykling og gange. Det pågår et parallelt planarbeid, interkommunal kommunedel-plan for gange, sykkel og kollektivtransport, som vil se på viktige tiltak for å nå nullvekstmålet. At to av feltene i Nøtterøyveien skal benyttes til prioritering av kollektivtrafikk når ny fastlandsforbindelse står ferdig, enten gjennom kollektivfelt eller sambruksfelt, har ligget som et premiss i utredningene. Videre har bompenger stor betydning for valg av reisemiddel.

Som det tidligere er pekt på er det en utfordring å legge til rette for økt veikapasitet samtidig som man har mål om å øke andelen miljøvennlige reiser. For å stimulere til kollektivtrafikk, sykkel og

gange må positive og restriktive tiltak virke sammen. I bypakkas prosjektporteføljen er det planlagt flere tiltak rundt om i hele Tønsberg-regionen for å stimulere til økt gåing, sykling og kollektivbruk.

I det videre arbeidet med å ferdigstille den overordnede planen for gange, sykkel og kollektivtrafikk må det ses på hvilken miks av tiltak Tønsberg-regionen må satse på videre for å nå målet om nullvekst. Som nevnt i et tidligere kapittel er det i bypakkas prosjektportefølje avsatt om lag 1,1 milliard kroner til tiltak for å fremme gange, sykkel og kollektiv. Disse positive tiltakene må virke sammen med holdningsskapende arbeid, og med bilrestriktive tiltak som bomring og parkeringsrestriksjoner, for å nevne noen av virkemidlene.

Tønsberg kommune vedtok i september 2021 en mobilitetsplan for Tønsberg sentrum, og arbeidet følges opp med planer og tiltak i Tønsberg sentrum. Eksempler på tiltak er bedre tilrettelegging for sykling i Tønsberg sentrum (pågående), etablering av mobilitetspunkt i Tønsberg sentrum (kommer høsten 2023), revisjon av Tønsberg kommunes parkeringsstrategi (pågående) mm.

## 2.7 Tema 7: Miljøtema

### 2.7.1 Landskapsbilde

Hengebrua er i konsekvensutredningen som fulgte kommunedelplanen vurdert å ha en liten negativ konsekvens for landskapsbildet og var rangert som nest best av de 7 alternativene som ble utredet.

Prosjektet gir mest negative konsekvenser i Kolbergområdet samt Munkerekka/Ramberg/Ramdal. Smørberg får også negative virkninger på grunn av nærhet til tiltaket.

En bru er et stort element i landskapet, men den negative virkningen dempes av gunstig høyde- og terrengtilpasning på hver side av fjorden og et landskap med en skala som tåler inngrepet. Likevel vil brua bli et landemerke, og det legges vekt på at brua skal ha høy estetisk kvalitet for å tilføre omgivelsene noe positivt. Avstanden til Slottsfjellet er vurdert å være så stor at det ikke vil ta luven fra det viktige landskapselementet som Slottsfjellet er.

Det etterspørres flere illustrasjoner av hvordan brua og anlegget for øvrig oppleves, dette følges opp. Innspill vedrørende sol/skygge tas også med videre til kommende planleggingsfaser da dette belyses i liten grad på reguleringsplannivå.

### 2.7.2 Friluftsliv

For fritidsbåter vil ny fastlandsforbindelse ikke gi begrensninger i tilgjengelighet. Hengebrua gir imidlertid negative konsekvenser for flere friluftsområder langs ytre del av Byfjorden.

Forbindelsene langs fjorden kan bli brutt, og opphold og ferdsel både på land og på sjøen kan oppleves som mindre attraktivt. For mange av de negative virkningene vil det være mulig å iverksette avbøtende tiltak for å redusere ulempene som prosjektet fører med seg.

#### Ramberg badeplass

Fagrapport Luft i planmaterialet beskriver situasjonen for luftforurensing. For Ramberg badeplass og Vestfjorden viser beregningene at området ikke får forhøyet forurensing i målbar grad.

I reguleringsfasen er det ikke detaljerte sol/skyggekart for badeplassen. Det kan vurderes å utarbeide slike i neste fase.



Avbøtende tiltak kan være å etablere stupetårn i forbindelse med fundament til brutårnet. Hvordan dette kan gjøres vurderes nærmere i detaljfasen.

Øvrige forslag til tilretteleggingstiltak i området ved badeplassen(e) tas med videre.

### 2.7.3 Naturmangfold

I konsekvensutredningen som fulgte kommunedelplanen gis den valgte løsningen liten-middels negativ konsekvens, og ble rangert som det beste alternativet for naturmangfold av totalt 7 utredede alternativ.

Likevel vil veianlegget berøre noen naturverdier på en negativ måte.

Samlet sett er prosjektets negative påvirkning på naturmangfoldet av middels omfang. De største konfliktene er felling av 4 store eiketrær (utvalgt naturtype) i forbindelse med påkobling på veinettet i Kolbergområdet på Nøtterøy. Det har i planleggingen vært lagt stor vekt på å skjerme så mange som overhodet mulig av disse trærne. De felte trærne planlegges lagt ned i nærområdet, der de kan ligge å råtne og fortsette å være leveområde for mange arter og på den måten opprettholde det biologiske mangfoldet.

Det vil også bli mindre inngrep i to bøkeskoger, indirekte påvirkning på Ilene naturreservat, og reduksjon i leveområdet til småsalamander. Videre vil seks andre viktige naturtyper bli redusert i størrelse som følge av permanent veianlegg og tilhørende anleggsvirksomhet.

Etablering av hengebru over Vestfjorden kan komme i konflikt med innflyvning for noen fuglearter som skal til/fra Ilene naturreservat. Hovedtrekket sør-nord følger høydedrag over Nøtterøy og fastlandet der fuglene følger toppene i landskapet. Dette er en typisk trekkadferd for svaner, gjess, gressender og rovfugl. En viktig gruppe som gressender trekker ofte høyt. Hovedmengdene av fugl som skal inn til Ilene fra sør følger denne trekkretningen. Det er også en del fugl som trekker inn Vestfjorden. Dette er typisk ved lokale forflytninger av marint tilknyttede arter som ærfugl, marine dykkender som svartand og sjøorre samt kvinand og måker og terner. Disse artsgruppene vil i størst grad bli berørt. Ved detaljutforming av brua vil det legges vekt på å minimere risikoen for kollisjon med fugl.

Prosjektet har ellers tatt hensyn til verdifull natur ved å begrense anleggsbeltet så mye som mulig ved nærføring til verdifulle naturområder. Ved arbeider nært verdifulle store trær anbefales en rekke tiltak for å ivareta rotsonen og trekronen til trærne best mulig.

Videre anbefales å legge føringer for tunneltetting for å unngå drenering av vannmiljø over Teietunnelen, samt kartlegging og håndtering av fremmede arter i anleggsfasen for å hindre spredning av disse. Naturmangfoldrapporten foreslår også å ta hensyn til en rødlistet vipeart ved å unngå støyende anleggsarbeid i hekkeperioden. Dette tas med videre til kommende faser.

### 2.7.4 Kulturmiljø

Ny fastlandsforbindelse er vurdert å gi en liten negativ konsekvens, da den kun i liten grad berører lokale kulturminner på hver side av fjordkryssingen. Alternativet har såpass stor avstand til de mest verdifulle kulturmiljøene; Middelalderbyen, Slottsfjellet og Jarlsberglandskapet, at disse ikke påvirkes i nevneverdig grad. Løsningen ble vurdert som nest best på dette temaet av de 7 alternativene som ble utredet i kommunedelplanen med konsekvensutredning.

Det er foretatt arkeologiske registreringer i forbindelse med reguleringsplanarbeidet, og det er regulert inn flere hensynssoner for bevaring av automatisk fredede kulturminner og et nyere tids kulturminne. Disse hensynssonene ligger i området Smørberg/Vear/Hogsnes.

Noen kulturminner blir berørt i den grad at de foreslås utgravd for å frigi området til fastlandsforbindelsen. Kulturavdelingen i Fylkeskommunen samt Kulturhistorisk museum har vurdert dette til å være en akseptabel konsekvens sett i sammenheng med samfunnsnyttene av prosjektet.

### 2.7.5 Beslag av dyrka mark

Det er et overordnet nasjonalt mål at dyrket mark ikke skal bygges ned. Dersom tungtveiende samfunnsmessige hensyn åpner for en omdisponering gjennom kommuneplan eller reguleringsplan, er det en målsetting å kunne benytte den verdifulle matjorda på annen måte. Et viktig avbøtende tiltak er flytting av matjordlaget. God matjord blir tatt vare på og matproduserende arealer blir forbedret for fremtidig generasjoner.

Det er ca. 71 daa jordbruksareal som blir permanent berørt av tiltaket, og som må omdisponeres. 48,1 daa av disse er i Tønsberg kommune mens 17,8 daa er i Færder kommune. I tillegg kommer 5,1 daa dyrkbart areal i Tønsberg kommune.

Matjordplanen til dette prosjektet angir mottaksområder som tidligere ikke er dyrket, slik at avlingspotensialet blir høyest mulig. Dette anses som den beste måten å gjenbruke jorda på.

Bygg og anleggsfasen vil beslaglegge matjord som ikke skal omdisponeres permanent. Det gjelder matjord som berøres av riggområder, anleggsområder og anleggsveier. Denne matjorda fjernes og mellomlagres midlertidig, for å redusere risiko for strukturelle skader på jorda i byggefasen. Etter byggefasen vil mellomlagra matjord tilbakeføres til eiendommene.

Det er anslått ca. 98,2 daa (74,3 daa i Tønsberg og 23,9 daa i Færder) fulldyrka matjord som berøres av anleggsveier, omkjøring, rigg og mellomlagring av matjord.

Foreløpig matjordplan legges ved reguleringsplanen til sluttbehandling. Senest 2 år før byggestart skal matjordplanen være godkjent av landbruksmyndighetene. Forpliktende avtaler med mottaksområdene skal foreligge senest 1 år før anleggsoppstart. Reguleringsbestemmelsene sikrer dette.

Det er videre anbefalt en utvidelse av fv. 300 Semslinna fra Jarlsberg til E18 (Aulerød). Areabeslaget for denne strekningen er anslått til om lag 40 daa, til sammen 76,5 daa. En utvidelse av fv. 300 vil kreve reguleringsplan med konsekvensutredning.

## 2.8 Tema 8: Tekniske forhold

### 2.8.1 Luftetårn

Mange innspill uttrykker bekymring for hvordan det planlagte luftetårnet i Teieskogen vil påvirke omgivelsene.

## Høyde, fotavtrykk og synlighet

Det er satt krav til utforming av luftetårnet gjennom bestemmelsene. Maksimal tillatt mønehøyde på tårnet er 20 meter, maksimalt BYA er 40 m<sup>2</sup>. Det skal legges vekt på estetiske kvaliteter og tas landskapsmessige hensyn ved utformingen av tårnet. Luftetårnet skal ha trefasade. Fargevalg skal tilpasses tårnets omgivelser.

Synlighet av tårnet avhenger av flere ting: Terrengforhold rundt tårnet, høyde på eksisterende vegetasjon, materialbruk, varsomhet i anleggsfasen. Det er et mål at bygging av luftetårnet skal skje så skånsomt som mulig med tanke på at det ligger midt i et verdifullt rekreasjonsområde. Trærne i Teieskogen er storvokste og består av arter som blir 15-25 m høye. Det er derfor rimelig å anta at luftetårnet vil bli godt skjermet. Tårnet er heller ikke plassert på «brinken», hvor det ville være synlig pga terrengforhold. Det vil stå i et forholdsvis flatt område, omgitt av trær i omtrent samme høyde. Det planlegges en material- og fargebruk på tårnets fasader som glir inn i skogsmiljøet, og det skal kun foretas helt nødvendig hogst. Det er ikke laget en 3D-visualisering i forbindelse med reguleringsplanen, men det er satt krav til utforming. Tiltaket skal byggemeldes.

## Anleggsvei og permanent vei

For å unngå at det må bygges en egen anleggsadkomst til luftetårnet, må en av de eksisterende turveiene benyttes. Av hensyn til stigning og kurvatur, er turveien fra Odins vei valgt. Denne turveien vil i anleggsperioden for boring av sjakt og bygging av luftetårn måtte stenges for vanlig ferdsel og forsterkes til bruk som anleggsadkomst. Anleggsperioden kan anslås til 2 måneder. Noen fysiske tiltak i traseen vil forekomme, men turveien istandsettes igjen etter at anleggsarbeidene er ferdige, og det samme gjøres i arealet omkring tårnet.

For nødvendig ettersyn og vedlikehold av luftetårnet, vil det være behov for atkomst dit utover anleggsfasen. Dette vil være sporadiske besøk, antakeligvis sjeldnere enn løypemaskiner kjører i skogen.

## Luftkvalitet

Luftetårnet er planlagt i Teieskogen som et avbøtende tiltak siden luftforurensing ved tunnelmunningene er beregnet å bli høyere enn anbefalte grenseverdier. Forurensing fra biltrafikk i tunnel konsentreres gjerne ved munningene. Tårnet bygges for å skjerme boligbebyggelsen nær tunnelmunningene. Et tårn har til hensikt å slippe ut forurenset luft i en høyde hvor det skjer en fortykning av forurensingen. Dette er samme type forurensing som det er langs veier med samme trafikkmengde. Forskjellen er at lufta fra luftetårnet spres i en større mengde luft enn ved bakken. Tårnet i Teieskogen kan for øvrig ikke sammenlignes med tårnet i Loenga i Oslo, noe enkelte er bekymret for. I Oslo er trafikken mangedoblet det som er tilfellet på Nøtterøy. Dessuten er topografien annerledes, Oslo ligger i en gryte (på grunn av det geologiske området Oslofeltet) mens Teieskogen ligger på et høydedrag.

## Påvirkning av planter og dyr

Det er ikke gjennomført en egen utredning som omhandler tårnets påvirkning på plante- og dyreliv i Teieskogen da de konsentrasjoner av forurensing som slippes ut på toppen av tårnet ligger godt under anbefalte grenseverdier.

## Støy fra luftetårnet

Luftetårnet vil fungere som en skorstein, med naturlig avtrekk. Det vil derfor ikke avgi støy.

## 2.8.2 Borehull og grunnvarme

Reguleringsplanene viser en sikringszone rundt tunnelene på 20 meter i alle retninger. Det er gitt bestemmelser om at det ikke kan sprenges, bores, peles eller bores etter grunnvann eller jordvarmeanlegg innenfor disse sikkerhetssonene. Tillatelse til slike arbeider må avklares med veieier Vestfold og Telemark fylkeskommune.

Eventuelle spørsmål knyttet til jordvarmeanlegg kan håndteres under grunnervvervsprosessen. Det vises til kapittel 2, Tema 11: Grunnerverv.

## 2.8.3 Rømningstunnel

Ut fra lengde og beregnet trafikkmengde vil det være behov for rømningstunnel parallelt med Teietunnelen. I forslag til reguleringsplan er denne utformet som beskrevet i håndbok "N500 Vegtunneler". Kravet er rømningstilstand ved brann for hver 500 meter til sikkert sted. Rømningstunnelen er i høringsutkastet til reguleringsplanforslaget ikke gjennomgående og med tverrforbindelser for hver 500 meter. Behov for oppstillingsplass utenfor rømningstunnelene er ivare tatt innenfor regulert veiformål på Ramdal og ved Øgårdsveien på Kolberg.

Det er gjennomført risikoanalyse og beredskapsanalyse med deltagelse av personer med bred kompetanse og god kjennskap etter mange års erfaring med beredskap i tunneler. Vestfold interkommunale brannvesen skal sikkerhetsgodkjenne tunnelene før anleggsstart og før trafikken settes på ny vei. De har flere gode argumenter for å gjøre rømningstunnelen gjennomgående og som vil forenkle brannvesenets innsats, og samtidig redusere avstand mellom tverrforbindelsene fra 500 til 250 meter. Dette er nå innarbeidet i reguleringsplanen og tegninger og plankart er endret. Endringene skjer inne i fjellet. Grunneier over strekningen der rømningstunnelen er forlenget er Færder kommune.

Det har kommet innspill om å benytte rømningstunnelen som gang-/sykkelvei. For at en rømningstunnel skal fungere og være et sikkert sted ved brann i hovedtunnelen, må rømningstunnelen ha overtrykk som krevet porter i begge ender og mot hovedtunnelen. Behovet for en gang-/sykkelforbindelse mellom Ramdal og Kolberg vurderes å være begrenset, da det er flere muligheter øst/vest på dagens kommunale veinett. Det vil bli foretatt en ny vurdering før byggestart i forbindelse med byggprosjekteringen.

## 2.8.4 Strømkabel på Smørberg

På Smørberg kommer ny fastlandsforbindelse i konflikt med høyspentlinje fra Firingen mot Kaldnes. Høyspentledningen skal legges i bakken på deler av strekningen og de 3 nærmeste høyspentmastene fra fjorden fjernes. Det settes opp ny høyspentmast syd for ny fastlandsforbindelse. Høyspentledningene som legges i bakken vil følge veitraseen. Sjø

kabelen over til Kaldnes berøres ikke og beholdes som i dag.

Høyspenttraseen i luft og i bakken er regulert med hensynssone H370 Høyspenningssone.

Omleggingen av høyspent krever konsesjonsbehandling og denne prosessen er satt i gang. Det legges opp til at høyspentomleggingen kan gjøres før selve byggeprosessen av vei og bru igangsettes.

## 2.9 Tema 9: Grunnforhold

### 2.9.1 Områdestabilitet

#### Grunnundersøkelser, utførte og planlagte

Det er i størst grad resultater fra nye grunnundersøkelser utført i 2019 – 2020 som er benyttet for geotekniske vurderinger for reguleringsplanarbeidet. Grunnundersøkelser er utført i områdene Kolberg, Ramdal, Vestfjorden, Smørberg, Hogsnes og Jarlsberg.

Det er også benyttet tidligere utførte rapporter for området i vurdering av grunnforhold. Disse er gjennomført i forbindelse med tidligere vei- og utbyggingsprosjekter. Undersøkelsene er både utført i regi av Statens vegvesen, Bane NOR og andre utbyggere.

I fremtidige faser vil det gjennomføres ytterligere undersøkelser for å sikre trygg bygge- og driftsfase.

#### Områdestabilitet Kolberg/Smidsrødveien, Hogsnes

Enkelte er bekymret for at alle terrenginngrep i områder med kvikkleire er uheldig. Slik er det ikke. For eksempel kan fjerning av masser på toppen av en skråning virke stabiliserende. Det samme vil fylling i bunnen, såkalt motfylling. Grunnforsterkninger som utføres i forbindelse med byggearbeidene vil også bedre stabiliteten sammenlignet med dagens situasjon i områder med ustabil grunn.

Det er vurdert at området (Kolberg/Smidsrød) vil få en betydelig forbedring i forhold til dagens situasjon da det skal utføres grunnforsterkning, og fyllingen for landskapsutforming på jordet kan betraktes som en motfylling. Alle gravearbeider utføres i avstivet eller grunnforsterket byggegrøp.

Det skal ikke utføres gravearbeider med åpne gravegroper med mindre det er gjort en vurdering av lokalstabilitet. Aktuelle tiltak for gravearbeider kan være grunnforsterkning eller spunt.

#### Oppfølging av NVEs innsigelse

NVEs innsigelse til reguleringsplanforslaget er fulgt opp ved at fagrapporten for områdestabilitet er omarbeidet i henhold til NVE sin veileder: Sikkerhet mot kvikkleireskred, nr. 1/2019.

## 2.10 Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport

### 2.10.1 Anleggsperioden

Ny fastlandsforbindelse er på tross av omfang både i størrelse og tid vurdert til å være et «normalt veianlegg». Selv om dette vurderes til å være et normalt veianlegg, vil etablering av ny fastlandsforbindelse i byområdet være belastende i byggefasen. Erfaringsmessig er det krevende å bygge i tettbebygd strøk hvor det er mange ulike interesser som skal ivaretas. Videre er det store trafikkmengder som skal håndteres under anleggsgjennomføringen, samtidig som kollektivtrafikken og myke trafikanter skal ha god fremkommelighet og trafikksikre løsninger. Gjennomføringen vil skje tett på boliger og trafikkerte veier. Anleggsstøy, støvplager, rystelser og massetransport vil merkes godt i byggeperioden som er beregnet til 2 - 4 år.

Gode rammer for anleggsperioden er en forutsetning for arbeidet. Bypakka vil legge stor vekt på retningslinjer for drift av anlegget som er tilpasset lokalmiljøet, og god informasjon til publikum gjennom hele perioden.

Som det ble pekt på i kommunedelplanfasen må blant annet følgende forhold håndteres i anleggsfasen:

- Nærhet til boliger og veier
- Masseoverskudd
- Tunneldriving med rystelser og støy/støv
- Komplisert trafikkavvikling, trafiksikkerhet

Dette er imidlertid utfordringer som både tiltakshaver og entreprenører er godt kjent med, og har gode virkemidler for å håndtere.

Det er i reguleringsplanen utarbeidet en egen fagrapport om anleggsgjennomføringen. Denne omtaler bl.a. anleggsgjennomføringen, faseplaner og trafikkavvikling. Det er også i reguleringsbestemmelsene lagt inn en del forpliktende krav til anleggsperioden og anleggsgjennomføringen, ytre miljø, ivaretagelse av trafiksikkerhet, støy og luftkvalitet med mere.

### Hvor skal overskuddsmassene fraktes?

Det er per nå ikke avklart hvem som skal ta imot overskuddsmassene fra veianlegget.

Fylkeskommunen har hatt dialog med flere pukkverk i kommunene, og de kan være interessert i å motta overskuddsmasse. Det kan også være at massene fraktes ut med båt fra Kaldnes brygge. Videre er følgende er lagt inn i bestemmelsene for å sikre en god håndtering av dette: *«Plan for håndtering av overskuddsmasser inkludert transport, mellomlagring og mottakssteder skal forelegges og være godkjent av kommunen senest ett år før oppstart av tunneldriving».*

Nå det gjelder massetransport på offentlig vei, reguleres dette blant annet av tillatt total aksellast. Så lenge gjeldende krav om aksellastberegninger følges, er ikke veieier erstatningspliktig i forhold til setningsskader på eiendommene langs veien. Av rapporten for anleggsgjennomføring fremkommer det at Munkerekkeveien sørover fra anleggsområdet ikke bør benyttes som anleggsadkomst av hensyn til beboere, trafikk- og grunnforhold. Fra anleggsområdet på Ramdal legges det opp til at anleggstrafikken skal kjøre nordover, dvs. på Ramdalveien og via Banebakken til Nøtterøyveien. Anleggstrafikk vil være et viktig tema fremover i videre planlegging og kontraktsutforming med entreprenør og vil følges tett opp fra bypakke-organisasjonen side.

### Skader på byggverk

Det er flere bygninger og andre konstruksjoner i nærheten av veitraseen som må hensyntas under anleggsarbeidene, så disse ikke skades. Grenseverdier for vibrasjoner i byggverk fra sprengning og annen anleggsvirksomhet vil variere med fundamentering og grunnforhold, disse må vurderes iht. gjeldende regelverk. Fylkeskommunen vil vurdere om nærliggende bygg skal forhåndsregistreres av en bygningskyndig konsulent for å dokumentere tilstanden til byggene før anleggsstart.

Anleggsarbeidene vil bli fulgt opp med utplassering av rystelsesmålere for å dokumentere hvilke rystelser anleggsarbeidene står for.

## 2.11 Tema 11: Grunnerverv

### 2.11.1 Store samferdselsprosjekter

Det er krevende å bygge store samferdselsprosjekter i tettbygde strøk, og noen blir mer eller mindre berørt omtrent uansett hvor det bygges en vei. I en del tilfeller må noen flytte eller avstå hele eller deler av eiendommen sin for at det skal kunne bygges nye veier, utbedre gamle eller gi trafikanter et bedre og mer trafiksikkert tilbud.

### 2.11.2 Om grunnervervsprosessen

Når en reguleringsplan er vedtatt, danner den grunnlag for erverv av arealer som er nødvendige for realisering av et prosjekt. Ervervet av areal skjer på grunnlag av en egen prosess, en grunnervervsprosessen, som ikke er en direkte del av reguleringsplanarbeidet.

Hvilke arealer det er nødvendig å erverve vil fremgå av reguleringsplanen. Planen viser hvilke arealer det er nødvendig å erverve permanent og hvilke arealer det er nødvendig å erverve midlertidig, under byggingen.

I tillegg til reguleringsplanen blir det utarbeidet tekniske tegninger, såkalte W-tegninger. I planprosessen til dette prosjektet ble W-tegningene vedlagt planutkastet som ble sendt til 1. gangsbehandling. Oppdaterte W-tegninger ligger ved til 2. gangsbehandling. W-tegningene viser det areal det er nødvendig å erverve. En W-tegning består av et kart og en tabell. Gul farge på W-tegningen viser det areal det er nødvendig å erverve permanent. Grønn farge på W-tegningen viser det areal det er nødvendig å erverve midlertidig i anleggsfasen. I tabellen nedenfor kartet er det en oversikt over direkte berørte gårds- og bruksnummer, samt oversikt over hvor mye areal en berørt eiendom må avstå permanent og/eller midlertidig.

En planprosess kan ta lang tid. For å kunne starte opp prosessen med å erverve areal, må det foreligge en vedtatt gyldig reguleringsplan og finansiering til gjennomføring av prosjektet.

Når forutsetningene for oppstart av grunnerverv på dette prosjektet er til stede, vil de som skal avstå areal til prosjektet bli kontaktet. Vestfold og Telemark fylkeskommune vil komme med forslag til kjøpekontrakt. Fylkeskommunen har som mål å komme fram til minnelige avtaler med grunneierne om erverv av areal.

Dersom partene ikke kommer til enighet, er det to alternativer:

1. Avtale om tiltredelse og avtaleskjønn
2. Ekspropriasjon

#### **Avtale om tiltredelse og avtaleskjønn**

I de tilfeller der partene blir enige om selve ervervet av areal, men ikke om erstatningen, kan partene inngå en avtale om tiltredelse og avtaleskjønn. En slik avtale innebærer at fylkeskommunen kan ta i bruk arealene, men at erstatningen skal fastsettes av tingretten ved skjønn, såkalt avtaleskjønn.

#### **Ekspropriasjon**

Dersom partene ikke blir enige om ervervet og erstatningsfastsettelsen, blir det aktuelt å starte opp prosessen med ekspropriasjon. Det blir i så fall først søkt om en ekspropriasjonstillatelse, og deretter



om tillatelse til å tiltre arealene. Vedtak om ekspropriasjon og tiltrede kan påklages. Erstatningsfastsettelsen vil bli behandlet av tingretten ved skjønn. Det kalles et ekspropriasjonsskjønn.

### **Erstatning ved grunnerverv**

Grunneiere som må avstå areal til det offentlige har krav på erstatning for sitt økonomiske tap. Dette følger av Grunnloven § 105. Ekspropriasjonerstatningsloven gir føringer for hvordan erstatningen skal utmåles. I tillegg til ekspropriasjonerstatningsloven, gir rettspraksis viktige føringer ved fastsettingen av erstatningen.

Etter ekspropriasjonerstatningsloven kan grunneiere som avstår areal kreve erstatning for ulemper som innebærer et økonomisk tap. Loven skiller mellom såkalte særulemper og allmenne ulemper. Særulemper er ulemper som direkte er forårsaket av at areal avstås (typisk arronderingsulemper). Allmenne ulemper er ulemper som skyldes bruken av tiltaket (støy, støv, innsyn, lys, forurensing etc.). Særulemper som skyldes at det erverves areal skal ved tap erstattes fullt ut. For alminnelige ulemper gis det kun erstatning for ulemper i den grad de medfører erstatning etter naboloven, dvs. at tålegrensen i nabolovens § 2 må være overskredet.

Støytiltak under anleggsfasen, og etter at prosjektet står ferdig, er behandlet under tema 4: Lokalmiljø og tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport.

Krav om erstatning for avståelse av trær, omlegging av adkomst mv. under anleggsperioden, kan håndteres under grunnervervsprosessen og vil for øvrig bli behandlet på vanlig måte i tråd med ekspropriasjonsrettslige prinsipper.

### **Spørsmål om verdiforringelse på fast eiendom**

Eiendommer eller rettigheter som ikke blir berørt av at det erverves areal får ikke partsstilling i et eventuelt skjønn. I så fall må de selv reise sak etter nabolovens bestemmelser. Det at planprosessen har strukket seg over flere år, utgjør ikke et erverv av areal. Eventuelle krav om verditap knyttet til planprosessen vil ikke bli håndtert som ledd i grunnervervsprosessen.

### **Ønske om makeskifte**

For parter som er berørt av grunnervervet kan det være aktuelt å bytte arealer (makeskifte) med fylkeskommunen. For at et makeskifte skal være aktuelt, må fylkeskommunen eie egnede arealer. Eventuell dialog om makeskifte vil håndteres som ledd i grunnervervsprosessen, som tidligst kan starte opp etter at reguleringsplanen er vedtatt og prosjektfinansieringen er i orden. Generelle ønsker om kjøp av tilleggsareal kan også håndteres under grunnervervsprosessen.

### **Ønske om utkjøp, for eiendommer som ikke er regulert til innløsning**

Det fremgår av punkt 7.13 i dokumentet «Planbeskrivelse» hvilke eiendommer som er regulert for innløsning. Ønsker om innløsning ut over de som er planregulert, må eventuelt rettes til kommunen.

### **Skader på bygninger som følge av prosjektet**

Dersom det oppstår skader på bygninger eller eiendom som følge av prosjektet, vil eventuelle krav om erstatning bli behandlet som alminnelige erstatningssaker i tråd med regler om erstatningsrett.

## **2.12 Tema 12: Reguleringsbestemmelser**

Det gjøres mindre endringer i reguleringsbestemmelsen i dialog med Tønsberg og Færder kommune. Dette i tråd med ulike innspill i høringsperioden. En oversikt over de viktigste endringene vil bli utarbeidet og vil følge saken reguleringsplanene sluttbehandles.

## 2.13 Tema 13: Kostnader og finansiering

### 2.13.1 Kostnader og usikkerhet

#### Investeringskostnader ny fastlandsforbindelse

Investeringskostnadene for fastlandsforbindelsen er beregnet til 4742 mill. kr. Dette er med prisnivå 2022. Denne beregningen ble gjort høsten 2022. Det har vært lite prisvekst fra 2022 til 2023, og prosjektet har valgt å beholde 2022-kroner.

Når reguleringsplanen er vedtatt vil kostnadene beregnes på nytt. I denne kostnadsberegningen vil også justeringene som er gjort i planen tas med. Kostnadsberegningen vil gjøres i 2023-kroner. Det er denne kostnadsberegningen som vil følge prosjektet til KS2. Denne kostnadsberegningen vil ha en usikkerhet på +/- 10 %

I en del høringsuttalelser er det et ønske om et oppdatert kostnadsoverslag med usikkerhet +/- 10 % før vedtak av planen. Dette lar seg dessverre ikke gjøre. For å kunne si at et kostnadsoverslag har usikkerhet på +/- 10 % kreves det en vedtatt reguleringsplan.

#### Usikkerhet

I de siste åra har det vært langt større usikkerhet i markedet enn vanlig. Det har også vært langt høyere prisstigning enn det vi har vært vant til. Den høye prisstigningen gjelder de fleste varer og tjenester, men en del av materialene som brukes i veibygging har hatt en spesielt høy prisvekst. Dette skyldes usikkerhet i forsyningskjedene, både som en ettervirkning av covid og på grunn av krigen i Ukraina. Usikkerheten er fortsatt stor, men de tre siste kvartalene har prisveksten flatet ut, slik at det koster omtrent det samme å bygge vei nå som det gjorde før jul i 2022. Hvordan prisene vil utvikle seg videre er selvsagt usikkert, men det er grunn til å tro at den unormalt høye prisstigningen vi har sett i det siste nå vil legge seg på et mer normalt nivå.

Vestfold og Telemark fylkeskommune, Færder og Tønsberg kommuner har vedtatt at Bypakke Tønsberg-regionen finansieres primært gjennom bompenger, bidrag fra Vestfold og Telemark fylkeskommune og mva-kompensasjon knyttet til investeringene i Bypakke Tønsberg-regionen.

Bypakke Tønsberg-regionen har en samlet anslått kostnad på 6586 millioner kroner (2022-kr). Kostnadsanslagene inkluderer planlegging og grunnverv. Prioriteringen av prosjektene er innrettet for å bedre kollektivtrafikkens fremkommelighet og bedre forholdene for gående og syklende.

Ny fastlandsforbindelse er spesielt viktig får å sikre en samfunnssikker forbindelse for nær 30 000 innbyggere i Færder og Tønsberg kommuner. Ny fastlandsforbindelse vil også avlaste deler av det sentrale vei- og gatenettet i regionen. Dette muliggjør prioritering av kollektivtrafikk inn mot sentrum, samt at en Nedre Langgate i Tønsberg, som i dag utgjør en barriere, kan stenges for gjennomkjøring og trafikken legges om. Dette grepet er viktig for å knytte øvre og nedre bydel av Tønsberg sentrum sammen og for å legge til rette for byutvikling.

Det er utarbeidet et eget dokument kalt «Prosjektportefølje» som viser alle aktuelle bypakketiltak. Dette dokumentet vil følge saken om finansiering når denne kommer til lokalpolitisk behandling.

Prosjekt	Kostnad mill. kr (2022-kr inkl. mva)*
Ny fastlandsforbindelse (inkl. gjennomgående rømningstunnel)	4742
Gange, sykkel og kollektivtiltak, inklusive kommunale egenandelsprosjekter	780
Fv. 303 Hogsnesbakken	206
Teie	137
Tjøme, Fv. 380 gang- og sykkelvei Brøtsø - Hvasser	80
Fv. 300 Semslinna (utvidelse fram til E18)	275
Kryssing av kanalen (kompenserende tiltak)	137
Forskutterte planmidler	204
Etablering av bomstasjoner	25
<b>Sum</b>	<b>6586</b>

Tabell 1: Bypakkeprosjekter og kostnader.

### 2.13.2 Finansiering

Det er gjennomført finansieringsberegninger for bypakka. Finansieringsberegningene skal kvalitetssikres i Vegdirektoratet før saken kan gå til lokalpolitisk behandling. Etter at lokalpolitiske vedtak om finansiering er fattet, skal også et eksternt fagmiljø gå igjennom beregningene. Dette for å sikre et mest mulig riktig finansieringsopplegg.

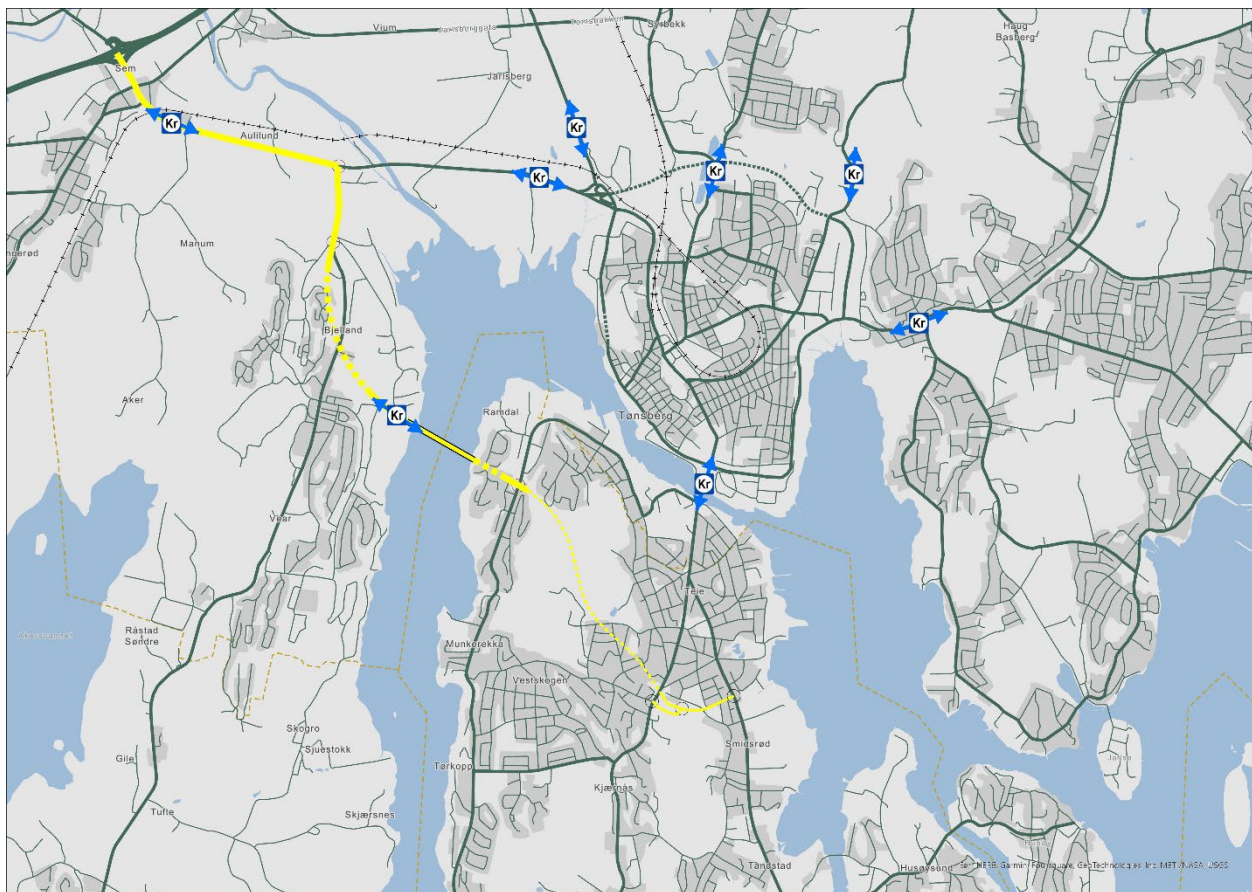
Det er rekke føringer for bompengeutredninger. Blant annet er det krav til hvilke beregningstekniske renter som skal benyttes. Dette vil omtales nærmere i saken om finansiering når denne kommer til lokalpolitisk behandling.

I det følgende omtales finansieringsberegningene er sendt til Vegdirektoratet for kvalitetssikring.

#### Bomssystem

Figuren under viser bomstasjonene som planlegges etablert. Det forutsatt at det etableres en bomstasjon på ny fastlandsforbindelse og en på fv. 300 når disse er utbygd, etter planen i 2030. Bomplasseringene er vurdert og funnet tilfredsstillende av Vegfinans AS.

Det forutsettes toveis bompengeskjeving i alle bomstasjoner.



Figur 1: Oversikt foreslåtte bomstasjoner.

### Rabattordninger og takster

Alle rabattordninger forutsetter gyldig brukeravtale og brikke. Følgende rabattstruktur er lagt til grunn i beregningene for Bypakke Tønsberg-regionen:

- Takstgruppe 1 – lette kjøretøy 20 % brikkerabatt.
- Takstgruppe 2 – tunge kjøretøy ingen brikkerabatt.
- Nullutslipp takstgruppe 1 – 30 % rabatt av ordinær takst etter fratrukket brikkerabatt.
- Nullutslipp takstgruppe 2 – 100 % rabatt av ordinær takst.
- Passeringstak på 80 passeringer i måneden.
- Timesregel - Det betales kun for en passering innenfor en klokke time.

Beskrivelse	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Grunntakst	Kr. 17,00	Kr. 34,00
Takst m/brikke og avtale	Kr. 13,50	Kr. 34,00
Nullutslippskjøretøy	Kr. 9,50	Kr. 0,00

Tabell 2: Forslag til takster

## 2.14 Tema 14: Lokal og regional utvikling

Tønsberg-regionen er et attraktivt byområde i relativt sterk vekst, og en begrenset trafikkvekst er avgjørende for å ta vare på attraktiviteten. Lokale og regionale myndigheter ønsker at endringer i transportsystemet skal bidra til å forsterke Tønsberg-regionen som attraktiv for å bo, arbeide og drive næringsvirksomhet.

En avlastning av Tønsberg og Teie sentrum for biltrafikk handler om å få gjennomgangstrafikken ut av sentrumsområdene og å legge bedre til rette for miljøvennlig transport. Strukturelle endringer i veisystemet skal bygge opp under en attraktiv og bærekraftig stedsutvikling i Tønsberg og på Teie.

For å oppnå målene i bypakka om nullvekst i personbiltransporten og overgang til gange, sykkel og kollektivtrafikk, er det viktig at arealpolitikken støtter opp under en bolig- og næringsutvikling som legger vekt på fortetting rundt sentrumsområder og knutepunkt. Det er viktig med et konsentrert utbyggingsmønster som legger til rette for korte reiser og redusert transportarbeid, en utvikling som er i tråd med regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA). Næringsutvikling må være en integrert del av by- og stedsutviklingen.

En bærekraftig og konkurransedyktig region er avhengig av et sterkt sentrum, som betjener et omland i forhold til arbeidsplasser, handel, tjenester, og kommunikasjoner inn og ut av regionen. Ny fastlandsforbindelse vil kunne gi press på arealbruksendringer utenfor Tønsberg sentrum, hvilket vil stille krav til strengere politisk styring av arealpolitikken for å unngå byspredning.

Bypakke Tønsberg-regionen og ny fastlandsforbindelse vil påvirke samfunnsutviklingen i Tønsberg-regionen. Løsninger som bidrar til å styrke Tønsberg-regionens konkurransekraft og bygger opp om en ønsket by- og arealutvikling vil være viktig fremover. I kommunedelplanfasen ble lokale og regionale virkninger av ny fastlandsforbindelse utredet i to ulike temarapporter<sup>7</sup>. Begge rapportene peker på at en ny fastlandsforbindelse er positiv for bo- og arbeidsmarkedssituasjonen, og det er særlig Færder og Nøtterøy som vil profittere på tiltaket. Færder har i dag en del svakheter knyttet til næringsutviklingen, og i «Strategisk næringsplan for Færder kommune 2022-2025»<sup>8</sup> pekes det blant annet på dårlig logistikk for vare- og persontransport og dårlig tilgjengelighet, som utfordringer for kommunen. Mange har et ønske om å skape arbeidsplasser i Færder kommune, der de bor. De etablerer gjerne også bedrifter i kommunen, men etter hvert som bedriftene vokser (og er avhengig av god logistikk), så flytter de ut av kommunen. En ny fastlandsforbindelse er viktig dersom man skal få til en positiv næringsutvikling i Færder kommune, og den planlagte nye fastlandsforbindelse er helt avgjørende dersom potensialet for næringsutvikling i Kaldnesområdet skal realiseres.

---

<sup>7</sup> <https://bypakketonsbergregionen.no/delprosjekter/ny-fastlandsforbindelse-fra-faerder/konsekvensutredning-for-ny-fastlandsforbindelse/>

<sup>8</sup> <https://faerder.kommune.no/aktuelle-saker/strategisk-naringsplan-for-farder-kommune-2022-2025.72586.aspx>

## 3 Merknader til planforslag med kommentarer

### 3.1 Offentlige instanser

#### 3.1.1 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)

*Saksnummer 23/08194-24*

##### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Automatisk svar. Henviser til Statsforvalteren. Dersom det er ønskelig at DSB allikevel uttaler seg bes det om at høringen sendes på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om uttalelse til.

##### **Kommentar:**

Tas til orientering.

#### 3.1.2 Bane Nor

*Saksnummer 23/08194-36*

##### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Viser til at restriksjoner på kjøring til stasjonen kan virke avvisende for jernbanen som transportmiddel. Ber om at planen belyser hvordan veisystem og busstilbudet i Tønsberg og Færder vil bidra til å mate passasjerer til jernbanestasjonen og hvordan fremtidige bussruter kan bidra til at flere velger tog i kombinasjon med buss. Planen bør også belyse hvilke tiltak som kan gi et forsterket busstilbud til grupper som har behov for transport til stasjonen. Mener dette kan utledes av prosjektets målstruktur, som redusert klimagassutslipp og mer miljøvennlig reisemiddelfordeling.

Mener Fastlandsforbindelsen kan svekke Tønsberg som knutepunkt, særlig med tanke på handel og arealutvikling. Dette fordi det legges på til denne type omkjøringsvei som kan endre bo- og arbeidsmarkedet. Forventer at fremtidig struktur for bussforbindelsene i regionen tilpasses dette, og at det drøftes i denne planen.

##### **Kommentar:**

Det er et mål at en større andel skal bruke buss og sykkel, spesielt på sentrumsrettede reiser. Dette vil også gjelde reiser til stasjonen, noe som er i tråd med Bane Nors arbeid hvor det ligger an til å redusere antall parkeringsplasser på Tønsberg stasjon når oppgradert stasjon står ferdig i 2025. En satsning på infrastruktur for gående, syklende og kollektivreisende er en viktig del av bypakka. Ny fastlandsforbindelse vil avlaste dagens veinett, og gi bedre framkommelighet for buss.

Tønsberg-regionen er i dag ikke blant de byområdene som mottar store årlige summer i belønningmidler og byvekstavtale-midler fra staten. Likevel er det Tønsberg som har desidert flest bussreiser i fylket. Det har vært jobbet godt med grep for å fremme kollektivtrafikk i området innenfor de rammene fylkeskommunen har, og dette gode arbeidet vil fortsette framover. Parallelt jobbes det med at Tønsberg-regionen skal få en større plass i Nasjonal transportplan, for å kunne satse ytterligere på miljøvennlig transport.

Det er ikke ønskelig at tiltaket skal føre til byspredning, og her blir kommunenes arealpolitikk viktig.



### 3.1.3 Vestfold vann IKS

*Saksnummer 23/08194-37*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Viser til at omleggingen av hovedvannledningen under Hogsnesbakken er regulert i egen avtale mellom Vestfold Vann IKS og Vestfold og Telemark fylkeskommune. Flere eiendommer i planområdet mellom Hogsnes- Semslinna omfattes av spesielle klausuleringsbestemmelser for hovedvannledningen. Klausuleringsbestemmelsene er vedlagt innspillet.

Vestfold Vann ber om å bli varslet i rimelig tid før utførelse av aktiviteter som kan tenkes å påvirke grunnstabiliteten nærmere enn 100 meter fra hovedvannledningen (for eksempel masseuttak, massedeponering og aktiviteter som forårsaker rystelser i grunnen) av hensyn til sikkerheten for hovedvannledningen og vannforsyningen til våre eierkommuner.

#### **Kommentar:**

Omlegging av Vestfold Vann IKS hovedvannledning er regulert i egen avtale med Vestfold og Telemark fylkeskommune. Det har vært et godt samarbeid i forbindelse med kryssing av Fv. 303 Hogsnesbakken. Klausuleringsbestemmelser med berørte naboeiendommer avklares i grunnervervsfasen etter vedtatte reguleringsplaner.

Kontakt med Vestfold Vann videreføres i perioden før anleggsstart og i byggeperioden for å ivareta sikkerheten til vannledningen.

### 3.1.4 LEDE

*Saksnummer 23/08194-48*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Minner om at det ble foretatt et konseptvalg i juni 2020. Fylkeskommunen må inngå avtale om koordinert prosjektutvikling med Lede AS. Nettselskapet vil da ha teknisk ansvar for utforming av nettanlegget. Høyspenningsluftlinjen Firingen-Kaldnes kan ikke endres før denne avtalen er inngått.

For øvrig legger Lede ved generell informasjon om nettanlegget ellers i planområdet, samt kart over berørte områder.

#### **Kommentar:**

Det er god dialog med Lede angående omlegging av høyspentanlegg ved Smørberg og flytting av mindre nettstasjoner i Færder.

På Smørberg kommer "Ny fastlandsforbindelse" i konflikt med høyspentlinje fra Firingen mot Kaldnes. Høyspentledningen skal legges i bakken på deler av strekningen og de 3 nærmeste høyspentmastene fra fjorden fjernes. Det settes opp ny høyspentmast syd for "Ny fastlandsforbindelse". Høyspentledningene som legges i bakken vil følge veitraseen. Sjøkabelen over til Kaldnes berøres ikke og beholdes som i dag.

Høyspenttraseen i luft og i bakken er regulert med hensynssone H370 Høyspenningsanlegg.



Avtale blir inngått for å starte konsesjonsbehandling for endringene og denne skal godkjennes av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE).

### 3.1.5 Norges vassdrags- og energidirektorat

*Saksnummer 23/08194-54*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

NVE har innsigelse (jf. pbl § 5-4) til planen. Grunnlaget for innsigelsen er at det ikke er dokumentert at kravene til sikkerhet mot:

- kvikkleireskred i TEK17§ 7-3, jf. pbl § 28-1, er oppfylt for den planlagte utbyggingen. For å løse innsigelsen må områdestabiliteten utredes videre. Det må utarbeides en geoteknisk vurdering i henhold til prosedyren i NVE Veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred som konkluderer med at foreslåtte tiltak oppfyller sikkerhetskravene i pbl. § 28-1 og TEK17 kap. 7-3. Dersom denne vurderingen konkluderer med behov for risikoreduserende tiltak, må dette tas inn i reguleringsplanen. Det må gjøres en ekstern kvalitetskontroll av den geotekniske rapporten.
- flom i TEK17 § 7-1 andre ledd, jf. pbl § 28-1 er oppfylt. For å løse innsigelsen må det dokumenteres tilstrekkelig sikkerhet mot flomfare, og det må legges inn riktig hensynsone i plankartet og tilhørende bestemmelser i planbestemmelsene.

Videre gir NVE gir et sterkt faglig råd om at vassdragsmiljøet utredes nærmere, og at det sette tydelige bestemmelser som ivaretar dette temaet. NVE henviser her spesielt til aktsomhetsplikten i vannressursloven § 5 som pålegger at vassdragstiltak skal planlegges og gjennomføres slik at de er til minst mulig skade og ulempe for allmenne og private interesser. Vi viser også til at kantsonen langs vassdrag er lovbeskyttet etter vannressursloven § 11. Dette har blant annet bakgrunn i at randsoner langs vassdrag er blant de mest artsrike og bevaringsverdige med hensyn til landskapsøkologi og biologisk mangfold. I tillegg utgjør vassdragsnaturen et viktig element i friluftssammenheng, se NVE veileder 2/2019.

#### **Kommentar:**

##### **Angående områdestabilitet og kvikkleire**

Det er utarbeidet ny rapport for områdestabilitet, i henhold til prosedyrene i NVE Veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred. I revisjonsprosessen har det vært dialogmøter der også 3-partskontrollør og NVE har deltatt. Plankartene og bestemmelsene er endret og det er foretatt ekstern kvalitetskontroll av rapporten. Områdestabilitets-rapport er datert 9. juni 2023.

I plankartene og bestemmelsene er det gjort endringer i hensynssonene for «Ras- og skredfare» H310. Plankart R102 viser hensynssone H310 ved Kolberg i Færder kommune og R206 ved Hogsnesbakken i Tønsberg kommune.

I samsvar med NVEs anbefaling er hensynssoner tatt ut av plankartene i områder som ikke oppfyller terrengkriterier for kvikkleireskred. Dette er gjort for områdene ved Smidsrødveien og Ramdal i Færder kommune og på Smørberg i Tønsberg kommune.

### **Angående flom/stormflo:**

Det er utarbeidet notat «Ny fastlandsforbindelse fra Færder – Vurdering av flomfare» datert 19. juni 2023. Ved utarbeidelse av notatet har det vært dialogmøter der NVE har deltatt. Plankart og bestemmelser er endret.

I plankartene og bestemmelsene er det gjort endringer i hensynssonene for «Flomfare/stormflo» H320. Plankartene R101, R102, R106 og R108 viser hensynssonene H320 ved Smidsrødveien, ved Ramberg og på Kaldnes i Færder kommune. Tilsvarende viser plankartene R202, R206, R207 og R208 hensynssonene H320 ved Smørberg, langs fv. 303 Hogsnesbakken, langs fv. 300 Semslinna og på Kaldnes i Tønsberg kommune.

### **Angående faglige råd**

Når det gjelder faglige råd knyttet til vassdragsmiljø, tas dette til etterretning. Dette angår rør/kulvert i Manumbekken og randsonene langs bekken. Det er lagt inn bestemmelser som ivaretar dette.

Eksisterende kantvegetasjon bevares. Det er videre knyttet bestemmelser til fiskevandring.

## **3.1.6 Mattilsynet region øst**

*Saksnummer 23/08194-57*

### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Har ikke registrert andre vannforsyninger i planområdet enn kommunal vannforsyning. Tiltakshaver bes kartlegge små private vannforsyninger i planområdet. Opplyser om at andre drikkevannskilder ligger i planområdet, pliktes tiltakshaver å ta relevante hensyn til disse. Viser også til at tiltakshaver må være kjent med status for ulike skadegjørere i området for å begrense smitte og spredning av plantesykdommer. Anbefaler at dette omtales i reguleringsplanen.

### **Kommentar:**

Det er kjent at det eksisterer to borebrønner for jordvanning på Smørberg. Disse vil bli fulgt opp før, under og etter anleggsperioden. Ellers er det ikke registrert små, private vannforsyninger i området som omfattes av reguleringsplanen, men eventuelle sådanne vil bli tatt hensyn til på en måte som ikke forringer vannforsyningen til de berørte.

Det er foretatt registrering med tanke på planteskadegjørere som potetcystenematode, floghavre og hønsehirse på de eiendommene hvor matjord skal flyttes, midlertidig eller permanent. Matjordplanen gir detaljerte føringer for hvordan dette skal gjøres for å hindre spredning av smitte.

Rapport for naturmangfold tar for seg håndteringen av fremmede skadelige arter i prosjektområdet.

I tillegg er det i planen for Ytre Miljø beskrevet tiltak for å hindre uønskede hendelser som spredning av fremmede arter og planteskadegjørere.

### 3.1.7 Kystverket

*Saksnummer 23/08194-67*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Kystverket vurderer at planforslaget følger opp føringene fra kommunedelplanen og Kystverkets tidligere innspill når det gjelder bru og seilingshøyde. Anleggsarbeid i og over Vestfjorden må gjennomføres uten at fjorden stenges for sjøtransport. Alle tiltak, også midlertidige tiltak knyttet til anleggsarbeid, som kan påvirke sikkerheten eller ferdselen i farvannet, er søknadsppliktige etter havne- og farvannsloven. Minner om at etablering av broer krever tillatelse fra Kystverket. Endelig avklaring av krav til vertikal og horisontal klaring mv. skjer ved behandling av søknad etter havne- og farvannsloven, der det også settes krav til varsling, samt merking og sikring av farvannet både under bygging og etter ferdigstillelse. Oppfordrer fylkeskommunen til å ta kontakt med Kystverket når planlegging av arbeidet starter. Innspillet inneholder figur med prinsippsnitt over broa vist på plankart R114 for Færder kommune.

#### **Kommentar:**

Det har vært god dialog med Kystverket i Kommunedelplanfasen og ved utarbeidelse av reguleringsplanene. Føringer og innspill følges opp. Ved bygging av hengebrua hensyntas sikker ferdsel i farvannet, og i utgangspunktet legges ikke opp til å stenge fjorden for sjøtransport. Som beskrevet utarbeides søknad og varsler til Kystverket i tråd med havne- og farvannsloven i god tid før anleggsstart. Planlagt seilingshøyde på 40 meter er med referansenivå HAT (Høyeste Astronomiske Tidevann).

### 3.1.8 Statens vegvesen

*Saksnummer 23/08194-79*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Peker på viktigheten av at planleggingen gjennomføres i tråd med nasjonale føringer, FNs bærekraftsmål og bærekraftig utvikling. Mener at forutsetningene som er lagt til grunn i Kapasitetsberegninger ikke kommer godt nok frem i planmaterialet. Viktig at rundkjøringen på Jarlsberg utformes i henhold til spesifikasjoner gitt i fagrapporten. Ønskelig at utbedringen til 4-felt på fv. 300 fra Jarlsberg til E18 ses i sammenheng med etablering av ny fastlandsforbindelse. Strekingen Jarlsberg til E18 bør utbedres samtidig med at ny fastlandsforbindelsen blir etablert.

Mener trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper må vektlegges i planleggingen. Det kan være nødvendig med ekstra trafiksikkerhetstiltak for å oppnå trygge løsninger for gående og syklende samt kollektivtransporten. Det bør før utarbeidelse av byggeplaner, gjennomføres en risikovurdering hvor spesielt trafiksikkerhetsmessige forhold og kapasitet vurderes. Eventuelle tiltak må inngå i planarbeidet og være sikret gjennomført. Videre er det med tanke på beredskapshensyn viktig at det settes fokus på transportsystemets betydning for risiko og sårbarhet.

Planlegging for håndtering av flom og overvannsproblematikk viktig, jfr. klimaendringene.

#### **Kommentar:**

Innspillene fra Statens vegvesen angående nasjonale føringer, bærekraftsmål og bærekraftig utvikling tas til etterretning og følges opp.

Bygging av "Ny fastlandsforbindelse" ses i sammenheng med utvidelse av Fv. 300 Semslinna til 4-felts vei. Dette ivaretas gjennom egen reguleringsplan, og anleggsgjennomføring samkjøres slik at ferdigstilling skjer samtidig eller før trafikken blir satt på "Ny fastlandsforbindelse".

Hensynet til trafiksikkerhet og klimaendringer vektlegges. Ved detaljprosjektering etterstrebes gode løsninger for gående, syklende og kollektivtransporten.

### 3.1.9 Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

*Saksnummer 23/08194-68 og 23/08194-80*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Statsforvalteren er samordningsmyndighet for statlige innsigelser. Viser til innsigelse fra NVE. Videre prosess er at fylkeskommunen og kommunene oppfordres til å arbeide aktivt for å finne løsninger. Dersom partene ikke blir enige, skal saken fremmes for megling etter de ordinære rutine.

Statsforvalteren har flere innspill knyttet til landbruk, naturmangfold, påvirkning på vannforekomster (driftsfasen), støy og støyskjerming, lokal luftkvalitet, samfunnssikkerhet og beredskap, klimarelaterte spørsmål og anleggsfasen. Statsforvalteren oppsummerer det slik:

- a) Vi anbefaler å stramme inn planens rekkefølgebestemmelse om matjordplan for å sikre at alle nødvendige avtaler og tillatelser kan bli innhentet før anleggsstart. «Senest ett år før anleggsstart skal tiltakshaver forelegge kommunen endelig forslag til matjordplan.»
- b) Vi ber om at inngrepene i naturtypene/NiN-figurene Smørbergrønningen 1 og 2 gjøres så skånsomt som mulig.
- c) Vi anmoder om at tiltakshaver forsøker å redusere antallet eiketrær som må felles ved Eikeveien i Færder kommune. Stammer og grove greiner fra trær som likevel må felles bør plasseres i nærheten, gjerne innenfor areal avsatt til Annen veggrunn grøntareal.
- d) Vi anbefaler at tiltakshaver kartlegger utbredelsen av fuglearten vipe i nord i planområdet, inkl. nytt veiareal og midlertidig anleggsområde på dyrka mark, med sikte på å iverksette eventuelle avbøtende tiltak i anleggsfasen.
- e) Ny rørkulvert under Fastlandsforbindelsen i Manumbekken må legges slik at vandringsmulighetene for fisk og andre vannlevende organismer opprettholdes.
- f) Statsforvalterens miljøavdeling ønsker å drøfte nærmere utslipp av rensed vann fra Hogsnestunnelen.
- g) Vi anser at forslaget til reguleringsbestemmelser for Færder kommune i pkt. 4.2 er for utydelige om lokal støyskjerming, og vi anbefaler følgende bestemmelse:

«Boliger/fritidsboliger og annen støymfintlig bebyggelse skal tilbys lokale skjermingstiltak i tråd med tabell 9-1 i Fagrapport støy datert 04.01.2023 med mindre dette gir uforholdsmessig høye kostnader eller andre ulemper som ikke står i forhold til nytten ved tiltaket.»

- h) Likeså bør reguleringsbestemmelsene for Tønsberg i pkt. 3.1 Støy inneholde en tilsvarende bestemmelse og henvisning til tabell 9-1 i Fagrapport støy.
- i) Når det gjelder Teietunnelen anbefaler vi å endre reguleringsplanen slik at rømnings-/redningstunnelen blir sammenhengende (gjennomgående) for å effektivisere rednings- og brannslukningsoperasjoner i veitunnelen.
- j) Av hensyn til flysikkerheten anmoder vi tiltakshaver om å holde nær kontakt med Luftfartstilsynet for å sikre at nødvendige tiltak innenfor lysmarkering, samt oppdatering av

relevante kart og registre, blir gjennomført så snart Færderbruas tårn er bygd og wire og stag er montert.

- k) Når det gjelder anleggsfasen, anbefaler vi tiltakshaver om å ta kontakt med Statsforvalterens miljøavdeling senest når reguleringsplanen er vedtatt for å planlegge prosessen med søknad og saksbehandling av utslippssøknad for anleggsfasen.
- l) Vi anbefaler sterkt en strammere rekkefølgebestemmelse om overskuddsmasser, slik: «Plan for håndtering av overskuddsmasser skal forelegges kommunene senest ett år før anleggsstart.»

### Kommentar:

- a. Foreløpig matjordplan foreligger når reguleringsplanen vedtas. Rekkefølgebestemmelser krever at planen skal være godkjent av landbruksforvaltningen senest 2 år før byggestart. Videre sikrer bestemmelsene at detaljprosjektering av jordflyttingen samt avtaler med mottaksområdene skal være godkjent av landbrukskontoret senest 1 år før anleggsstart.
- b. Tas til orientering, vi vil følge opp videre slik at inngrepene i naturverdiene på Smørbergrønningen 1 og 2 begrenses så lang det er mulig.
- c. Vi har gjennom hele planleggingen prøvd å begrense antall eiker som må tas til så få som mulig. Vi ser ingen mulighet til å fjerne færre eiker enn det de som er vist i planforslaget, her er det vist at det må felles fire eiker i området. Vi stiller oss positive til å plassere stammer og grove greiner fra trær som likevel må felles i nærheten og tenker som Statsforvalteren at areal avsatt til Annen veggrunn grøntareal er godt egnet til dette. Vi jobber videre med hvordan dette skal gjøres i praksis i videre prosjektering, det er en utfordring at det også skal foregå en betydelig anleggsvirksomhet i dette området.
- d. Vi etterkommer anbefalingen fra Statsforvalteren og vil kartlegge utbredelsen av fuglearten vipe nord i planområdet med sikte på å iverksette eventuelle avbøtende tiltak i anleggsfasen. Krav om dette tas inn som rekkefølgebestemmelse.
- e. I reguleringsbestemmelsene for Tønsberg kommune (kap. 3.3) ligger det inne følgende bestemmelse: *“Rør/kulverter i Manumbekken skal utformes slik at de ikke utgjør vandringshinder for fisk.”* Vi mener derfor at innspillet fra Statsforvalteren om vandringsmulighetene for fisk og andre vannlevende organismer er godt ivaretatt.
- f. Tas til orientering. Vi regner med at videre diskusjon om utslipp av vann vil komme i forbindelse med utslippssøknader
- g. Ivaretatt. Følgende bestemmelser er tatt inn i begge kommuner i punkt 4.1 Støy: *«Lokale skjermingstiltak skal vurderes for boliger/fritidsboliger og annen støyømfintlig bebyggelse i tråd med tabell 9-1 i fagrapport «Støy» datert 04.01.23».*
- h. Dette er ivaretatt (ref. pkt. g. over)
- i. I høringsperioden ble det gjennomført en beredskapsanalyse av Teietunnelen, i denne kom det frem at behovet for gjennomgående rømningstunnel var stort, særlig brannsikkerheten og innsatsen ved branner vil bedres betydelig med en gjennomgående rømningstunnel. Det er derfor lagt inn en gjennomgående rømningstunnel i planforslaget slik Statsforvalteren ønsker.
- j. Tas til orientering, vi vil holde nær kontakt med Luftfartstilsynet for å sikre at nødvendige tiltak innenfor lysmarkering, samt oppdatering av relevante kart og registre, blir gjennomført så snart Færderbruas tårn er bygd og wire og stag er montert.
- k. Vi vil ta kontakt med Statsforvalterens miljøavdeling for å planlegge prosessen med søknad og saksbehandling av utslippssøknad for anleggsfasen. Vi ser for oss å starte denne prosessen rett etter at bypakke er sendt til KS2.
- l. Prosjektet er opptatt av at overskuddsmassene av stein er en ressurs, og at de blir brukt på best mulig måte. For å sikre dette er mener vi der er uheldig om vi for tidlig binder oss til bestemte steder å levere masse for tidlig i prosessen. I en totalentreprise som det legges opp til gis entreprenør et større ansvar for å disponere overskuddsmasser. Samtidig vil vi som byggherre

mene en god del om hvordan masse skal disponeres, vi vil også ha behov for steinmasser til andre prosjekt i bypakka. Videre er følgende lagt inn som en del av bestemmelsene: «Plan for håndtering av overskuddsmasser inkludert transport, mellomlagring og mottakssteder skal forelegges og være godkjent av kommunen senest ett år før oppstart av tunneldriving».

### 3.1.10 Forsvarsbygg

Saksnummer 23/08194-81

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Har ingen merknader til planen, da den ikke har konsekvenser for Forsvarets eiendom.

#### Kommentar:

Tas til orientering.

### 3.1.11 Miljørettet helsevern i Vestfold og kommuneoverlegene i Tønsberg kommune og Færder kommune (likelydende brev)

Saksnummer 23/08194-84, 23/08194-87 og 23/08194-138

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Miljørettet helsevern i Vestfold, kommuneoverlegene i Tønsberg kommune og Færder kommune har sendt inn identisk høringsinnspill. De peker på at ny fastlandsforbindelse vil medføre store konsekvenser for befolkningen, både i permanent drift og i anleggsfasen. Peker på at det er viktig å vurdere konsekvensene, både på dagtid, kveld og natt. Bør vurderes å utarbeide en grov støyprognose allerede i planarbeidet for i større grad synliggjøre konsekvensene av arbeidet, og bidra til medvirkning. Viser til at det skal utarbeides en plan for beskyttelse av omgivelsene fra støy og støv i bygge- og anleggsfasen, og peker på ulike punkt som skal være med i denne. Etter deres vurdering vil det dessuten være nødvendig å legge begrensninger på driftstider og transporttider for å sikre befolkningens hvile og nattesøvn. Oppdragsgiver skal ikke legge opp til omfattende overskridelse av grenseverdiene under anleggsperioden. Anleggsperioden må planlegges slik at det hovedsakelig blir mulig å overholde støygrensene. Etterlyser beskrivelse av hvordan masser skal flyttes ut, da dette vil påvirke for eksempel skolevei. Dersom bygge- og anleggsarbeidene krever anleggskonsesjon fra Statsforvalter etter forurensningsregelverket pga. utslipp til vann, bør det vurderes å ta inn krav til støy og luftkvalitet i tillatelsen.

Mener konsekvensene av etablering av ventilasjonstårn i Teieskogen mht. friluftsliv under anleggsfasen og driftsfasen er ikke tilstrekkelig vurdert. Vi er usikre på hvordan utslipp fra ventilasjonstårnet fra Teie-tunnelen vil påvirke friluftsområdet Teieskogen, både med tanke på støy og luftforurensning. Det må stilles krav til at turveien som er planlagt brukt som anleggsvei i Teieskogen tilbakeføres i opprinnelig tilstand.

Viser til vanntårnet i Teieskogen, som krever spesiell oppmerksomhet under anleggsfasen.

Viser til støyproblematikk for eiendommer, og forventer blant annet at alle eiendommer med støyfølsomt bruksformål tilbys skjermingstiltak dersom støynivå  $L_{den} > 55\text{dB}$ . Peker på at støyreducerende tiltak på eller ved kilden skal prioriteres.

Hensiktsmessig at Tønsberg og Færder kommune har like reguleringsbestemmelser for anleggsfasen. Anbefaler å skille planbestemmelsene for anleggsfasen, da de blir enklere å følge opp. Har konkrete forslag til hvilke krav som bør stilles i tilknytning til støy. Etterlyser beregninger av vibrasjoner, rystelser og strukturlyd. Må omtales i bestemmelsene, med henvisning til NS8141.

Det må fremgå at T-1520 gjelder for planen, ikke kun legges til grunn. Når det gjelder plan for ytre miljø, bør det presiseres hvilken type beskyttelsestiltak som menes. Avbøtende tiltak må etableres tidlig i anleggsfasen/før arbeidene starter opp. Det må tas inn krav til støvforebyggende tiltak i anleggsfasen. Det bør settes kvalitetskrav til utstyret brukt ved anleggsplasser. Ved massetransport bør veier feies jevnlig for å forbygge støvplager.

Viser til midlertidig bygge og anleggsområder, og mener at ikke alle de avsatte områdene er egnet av hensyn til støy, støv mm. Mener bestemmelsen bør/må justeres, slik at man begrenser muligheten for denne typen arbeid til noen få avgrensede områder.

### Kommentar:

Det er gjennomført støyberegninger for permanent fase med støysonekart for reguleringsplanforslaget, og det er utarbeidet en egen fagrapport om støy som er vedlagt reguleringsplanen. Denne beskriver at vi skal forholde oss til retningslinjene i T1442/2021, både i anleggsfasen og i permanent fase, så støygrensene vil i hovedsak bli ivaretatt. Grenseverdiene varierer over døgnet, og er veldig strenge nattestid.

Det vil bli utarbeidet en støyprognose for prosjektet, med informasjon om hvilke tiltak som gjennomføres for å redusere støyen, som skjerming, valg av støysvakt utstyr, reduserte driftstider o.l. Denne vil ikke kunne bli utarbeidet før aktuell entreprenør er på plass, men den vil utarbeides før bygge- og anleggsarbeidene igangsettes.

Det kan forekomme arbeid som vil overstige grenseverdiene i T1442, men dette vil forhåpentligvis avdekkes i støyprognosen, så det kan varsles om i forkant. Det vil i anleggsfasen bli satt opp enkelte støymålere ved spesielt støyende arbeid, for å dokumentere anleggsstøyen. Støy vil håndteres som en egen sak, og ikke sammen med anleggskonsesjonen for håndtering av utslipp til vann.

I byggeplanfasen vil det bli utarbeidet endelige støyberegninger, basert på endelige løsningsvalg i byggefasen. Hver enkelt bolig med beregnet utendørsstøy fra nytt veianlegg over  $L_{den} > 55\text{dB}$  vil bli vurdert. Bakgrunnen for at det står at kun bygg som er bygd før 1997 vil bli vurdert for lokale støytiltak er at bygg bygd etter dette følger forskrift om krav til byggverk 1997, som innebærer at de bør være tilfredsstillende støyisolert for aktuell støy langs eksisterende vei. Dette gjelder kun for bygg utenfor prosjektområdet, som ikke berøres direkte av ny vei og grenseverdier i T1442. Det vil bli gitt fortløpende informasjon om anleggsarbeidene. Det legges opp til at berørte skal bli informert i forkant av spesielt støyende arbeider.

Håndtering av overskuddsmasse er foreløpig ikke avklart, da vi ser på disse massene som en ressurs som ikke bør fylles ned. Vi vet derfor ikke nå hvor massene skal kjøres, men vil forsøke å få en fornuftig benyttelse av massene. Overskuddsmassene skal håndteres og fraktes på en slik måte at miljø og omgivelsene ivaretas. Det vil bli utarbeidet en plan for håndtering av overskuddsmasse i god tid før bygge- og anleggsarbeidene igangsettes.



Angående luftkvalitet så forholder vi oss til retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T1520/2012, både i anleggsfasen og driftsfasen. Dersom grenseverdier overskrides i anleggsfasen, skal dette kun være i korte perioder og det skal gjennomføres avbøtende tiltak som gir minst mulig ulemper for omgivelsene. Det er utført beregninger av forventet luftforurensning i prosjektet, som nevnt i planbeskrivelse punkt 7.9. For å redusere luftforurensningen ved tunnelmunningene til Teietunnelen er det vurdert behov for et ventilasjonstårn i Teieskogen. Tårnet vil få stor høyde for at luftkvaliteten ved bakkenivå ikke skal påvirkes i så stor grad. Turveier og området omkring lufttårnet i Teieskogen vil istandsettes etter at anleggsarbeidene er ferdigstilt. Det er stilt krav i bestemmelsene om at inngrep i eksisterende turvei i Teieskogen skal reduseres til et minimum og at anleggsveier skal tilbakeføres i samråd med Færder kommune.

Det henvises til punkt 2.8.1 Lufttårn for mer informasjon vedrørende lufttårnet og turvei i Teieskogen.

Det er ikke vurdert at det vil være spesielle utfordringer ift. vanntårnet i Teieskogen, men innspillet er notert.

Det er forsøkt å gjøre reguleringsbestemmelsene i Tønsberg og Færder kommune mest mulig like, det er gjennomført flere felles møter med disse kommunene om dette. Det er lagt inn en del rekkefølgebestemmelser som omhandler anleggsfasen, og disse er likelydende for Færder og Tønsberg kommuner.

Det er vanskelig å gjøre beregninger på vibrasjoner før aktuell entreprenør er på plass, men dette vil bli beregnet før bygge- og anleggsarbeidene igangsettes. Fastsettelse av grenseverdier for vibrasjoner på nærliggende bygg og konstruksjoner vil gjøres iht. NS8141. Det vil bli satt opp rystelsesmålere i anleggsfasen for å dokumentere vibrasjonene.

Beskyttelsestiltak for ytre miljø vil bli vurdert i forbindelse med byggeplanarbeidet og vil bli gjennomført før bygge- og anleggsarbeidene igangsettes. Tiltakene vil utarbeides i samråd med kommunen.

Det vil bli satt krav til støvforebyggende tiltak i anleggsfasen som vanning, salting/støvdempende kjemikalier og vasking/feing avveier. Dette er omtalt i fagrapporten om anleggsgjennomføring. Hvilke kvalitetskrav/miljøkrav som vil bli satt til maskiner vil bli vurdert før utlysning av kontraktene, dette vil ha et kostnadselement i seg som må vurderes på et senere tidspunktet.

For å få gjennomført aktuelle bygge- og anleggsarbeider er det behov for nærliggende anleggsbelte (midlertidige bygge- og anleggsområder), for bl.a. anleggsveier og mellomagring av masser, varer og maskiner. Anleggsbelte i denne reguleringsplanen er allerede redusert til et minimum, pga. nærliggende bebyggelse og verdifulle naturområder. Det blir opp til entreprenøren og vurdere hva han benytter de forskjellige anleggsbeltene til, og eventuelle tiltak for å redusere plagene for omgivelsene. Dersom områdene benyttes til brakkerigg eller etablering av knuseverk vil det bli en egen byggesøknadsprosess for dette.

### 3.1.12 Vestfold og Telemark fylkeskommune

I forkant av høringsperioden har Fylkeskommunen gjennomgått en intern høringsprosess hvor de ulike faginstansene i fylkeskommunen har gitt innspill til planen. Offentlig ettersyn blir ytterligere en kvalitetssikring av planen for ivaretagelse av fylkeskommunens ansvarsområder samt for ivaretagelse av formelle prosesser i henhold til annet lovverk, for eksempel med frigivelse av kulturminner.

## Kulturarv

Det er gjennomført arkeologiske registreringer. I Færder kommune er det ikke gjort funn av automatisk fredede kulturminner i konflikt med planforslaget, og har ingen kommentarer til plan eller bestemmelser.

I Tønsberg kommune er det flere kulturminner i berøring med planen. Hensynssoner i plankart med bestemmelser ivaretar disse. Gjør oppmerksom på en feilmerking i pkt. 3.4. Kulturminne som skal graves ut. ID274239, nevnes som #5, mens det i plankartet er merket som #4.

Planen legger opp til to dispensasjoner fra kulturminneloven:

- ID 274239 bosetningsområde fra steinalder.
- ID 42086 bygdeborgen på Smørberg

Kulturhistorisk museum støtter fylkeskommunen i at disse kulturminnene graves ut og arealet frigis til planformålet.

Det vurderes at det er gjort en innsats for å unngå inngrep i kulturminnene, og at den store samfunnsnyttien av tiltaket gjør at konsekvensen kan tolereres.

### *Nyere tids kulturminner*

Tønsberg: Faglig råd om å rette opp i bestemmelser/kart for steingjerder. Gjelder gjerde#1 og bestemmelse 10.3

Færder: Ramberg har interessant industrihistorie og steinbrudd som har vært i drift i lang tid. Som avbøtende tiltak bør bruddene som blir direkte berørte dokumenteres med bilder og beskrivelse.

Ellers har Vestfold og Telemark fylkeskommune ut fra regionale og nasjonale interesser ingen ytterligere kommentarer.

## Kommentar:

Feil i nummerering rettes. Prosess for frigivning av kulturminnene med utgraving før anleggsstart følges opp. Avbøtende tiltak med dokumentasjon av steinbruddene på Ramberg gjennomføres som foreslått. For øvrig tas merknaden til etterretning.

## 3.2 Foreninger og organisasjoner

### 3.2.1 Klima og miljørådet i Færder

Saksnummer 23/08194-15

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Etterlyser klimaregnskap som viser utslippseffektene en eventuell ny fastlandsforbindelse vil medføre. Rådet etterlyser konkrete avbøtende tiltak for å minimere effektene på naturmangfoldet, deriblant en plan for deponi av masser. Etterlyser videre konkrete avbøtende tiltak for å minimere støyproblemer.

#### Kommentar:

Det er utarbeidet et klimagassbudsjett for ny fastlandsforbindelse. Hensikten med klimagassbudsjett i detaljregulering er blant annet å avdekke hvilke materialer og prosesser som har størst påvirkning på prosjektets klimafotavtrykk. Videre kan resultatene benyttes som utgangspunkt for å iverksette utslippsreducerende tiltak i den videre planleggingen.

Totalt vil hele prosjektet med hengebru resultere i et klimagassutslipp på ca. 94-tusen tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Vei i dagen, bru og tunnel utgjør hoveddelen av totalutslippet, hvor materialproduksjon bidrar i størst grad. Materialtypene stål, kalksementstabilisering, fulgt av sprøytebetong, sement, EPS, og grus/pukk er postene med høyest utslipp.

Det er også mulig å ta inn krav i forhold til klimagassutslipp i konkurransegrunnlaget for entreprisen, slik at smarte, miljøvennlige løsningen kan premieres.

Det vises ellers til eget notat om utslippsfrie anleggsplasser, jfr. vedtak i Tønsberg kommune.

Det er i reguleringsplanen utarbeidet en egen fagrapport om anleggsgjennomføringen. Denne omtaler bl.a. anleggsgjennomføringen, faseplaner og trafikkavvikling. Det er også lagt inn en del forpliktende krav til anleggsgjennomføringen, ytre miljø, støy og luftkvalitet i reguleringsbestemmelsene.

Det er foreslått konkrete avbøtende tiltak for å minimere konsekvensene for naturmangfold som blir påvirket. Blant annet vil eiketrær som det er umulig å bevare bli lagt ned i nærområdet for å opprettholde det biologiske mangfoldet. Videre vil det blir jobbet med detaljutforming av brua for å redusere risikoen for kollisjon med fugl, det er planer for håndtering av fremmede arter for å unngå spredning og det planlegges begrensninger for anleggsvirksomheten for å skjerme en rødlistet vipeart. Dette er nærmere omtalt i kapittel 2.7, tema 7 Miljøtema, under pkt. 2.7.3 Naturmangfold. Naturmangfoldrapporten gir ytterligere informasjon om planlagte avbøtende tiltak.

Grenseverdier for støy er regulert av lovverk. Dette er nærmere omtalt i pkt. 2.4.4. Støy.

Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående miljøvennlig transport, klimagassutslipp og nullvekstmålet, miljøtema, anleggsgjennomføring og massetransport.

Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 3: Miljøvennlig transport, klimagassutslipp og nullvekstmålet

- Tema 7: Miljøtema
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport

### 3.2.2 Jordvern Vestfold

*Saksnummer 23/08194-89*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Mener reguleringsplanalternativet først og fremst legger til rette for økt biltrafikk, ikke økt sykkel, gange og kollektiv. Mener planen treffer skjevt, både fordi den ikke går direkte til Tønsberg, flere vil bruke bilen til toget, og at den ikke tilrettelegger for myke trafikanter. Synes den treffer dårlig på målsettinger og premisser som er satt opp for bypakka og mener også at kostnadseffektiviteten vil bli svært dårlig i planforslaget.

Etterlyser en plan for flytting av matjorda som sørger for at potensialet for matproduksjon ivaretas. I en slik plan må det komme tydelig frem hvor stor økning i matproduksjonen man forventer på arealene som skal motta matjorda. I planen skal det også navngis en faglig instans som skal følge opp og påse at flyttingen blir gjort i tråd med faglige råd. Mener at planen for flytting av matjord, inklusive bindende avtaler med grunneierne som skal motta matjorda, må foreligge før reguleringsplanen vedtas.

Har konkrete innspill til planforslaget: Veien må bygges for lavest mulig hastighet, slik at den blir så arealeffektiv som mulig. Mener at areal kan tas fra Jarlsberg Travbane og Menytomta, fremfor jordbruksareal på vestsiden. Synes også at busstoppet som er planlagt på nordsiden av veien, må flyttes så langt som mulig mot rundkjøringen, slik at det også sparer areal. Ber om at gang- og sykkelveien bygges så arealeffektivt som mulig der hvor dyrka mark må berøres.

#### **Kommentar:**

Bypakka vil vurdere hvilke virkemidler og tiltak som skal til for å nå målet om en mer miljøvennlig reisemiddelfordeling og nullvekst i personbiltransporten i Tønsberg-regionen. I tillegg til reguleringsplanen for ny fastlandsforbindelse vil Bypakke Tønsberg-regionens prosjektportefølje legge rammer for innholdet i bypakka.

Det er et mål at en større andel skal bruke buss og sykkel, spesielt på sentrumsrettede reiser. Dette vil også gjelde reiser til stasjonen, noe som er i tråd med Bane Nors arbeid hvor det ligger an til å redusere antall parkeringsplasser på Tønsberg stasjon når oppgradert stasjon står ferdig i 2025. En satsning på infrastruktur for gående, syklende og kollektivreisende er en viktig del av bypakka. En ny fastlandsforbindelse gjør det mulig å prioritere buss i egne kollektiv- eller sambruksfelt på innfartene til Tønsberg sentrum da dagens veinett avlastes for biltrafikk.

Matjordplan for prosjektet beskriver at flytting av matjord skjer til områder regulert til massedeponi med krav om topplag av matjord. Det vil si tidligere udyrkbare arealer som etter oppfylling omgjøres til dyrkbar mark. Matjordplanen stiller krav om faglig oppfølging av flytteprosessen for å sikre at dette skjer i tråd med faglige råd, men det angis ikke med navn hvilken instans som skal utføre dette. Foreløpig matjordplan følger reguleringsplanen til 2. gangs behandling. Rekkefølgebestemmelser krever at planen skal være godkjent av landbruksmyndighetene senest 2 år før anleggsstart. Detaljprosjektering av jordflyttingen samt bindende avtaler med mottaksområdene skal være godkjent senest 1 år før byggestart.

Fastlandsforbindelsen utformes på grunnlag av Statens vegvesens håndbok N100, kapittel 2.9 Kapasitetssterke gater/veger, som gjelder blant annet for ringveier og sentrumstangenter. For denne kategorien angir håndboka at fartsgrensen skal være 50 eller 60 km/t, men på grunn av forholdsvis lange strekninger uten kryss og med god kurvatur, ønskes det høyere skiltet hastighet og det er valgt å sette fartsgrensen til 70 km/t for strekningen Kolberg – Hogsnes, med nedskilting til 50 km/t i rundkjøringer. Alle kryssene planlegges som rundkjøringer. For strekningen Smidsrødveien – Hanken (forbindelse til Kirkeveien) langs Bekkeveien er fartsgrensen satt til 40 km/t, og for strekningen Hogsnes – Semslinna langs dagens Fv. 303 er fartsgrensen 50 km/t.

Det er i planarbeidet lagt vekt på minst mulig forbruk av dyrka mark. Ved utvidelse av Fv. 303 fra 2 til 4 felt er dette veid opp mot kostnader og anleggsgjennomføring. Her vil trafikken gå på i dagens trase mens 2 nye felt bygges på vestsiden. Med dette unngås også konflikt med Meny-butikken, parkeringsplasser, pumpehus og stallbygninger.

Det planlegges ingen nye busslommer som berører dyrka mark. I bunn av Hogsnesbakken fjernes 3 busslommer. Busslomme langs Fv. 300 Semslinna på nordsiden beholdes med dagens beliggenhet. Busslomme på sydsiden flyttes noe østover, men berører ikke dyrka mark.

Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og mål, miljøvennlig transport, klimagassutslipp og nullvekstmålet, miljøtema.

Flere av innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 3: Miljøvennlig transport, klimagassutslipp og nullvekstmålet
- Tema 7: Miljøtema

### 3.2.3 Naturvernforbundet i Tønsberg og Færder

*Saksnummer 23/08194-92*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Mener den framlagte reguleringsplanen bekrefter at prosjektet er i strid med samfunns målet om miljøvennlig fastlandsforbindelse. Mener planen fører til økt biltrafikk og klimagassutslipp, fremfor å bidra til at flere sykler, går og tar bussen. Kritiske til at planen stopper ved rundkjøringa på Jarlsberg, da de fleste skal til Tønsberg og E18. Mener at verken Semslinna eller Jarlsberglinna har kapasitet for trafikkvekst, og mener Fastlandsforbindelsen slik den er planlagt vil tvinge frem behov for firefelts også på disse veiene. Det vil medføre enda mer tap av matjord. Mener eneste fornuftige, både fra jordvern og klimaperspektiv, er å lage et transportsystem som leder trafikken til jernbanestasjonen ved hjelp av buss og sykkel.

Peker på at økt andel gående, syklende og kollektivkjørende er en viktig del av effektivitetsmålet. Siden fastlandsforbindelsen slik den er foreslått ikke bidrar til å øke andelen myke trafikanter, fører ikke reguleringsplanen til effektivt transportsystem. Mener planforslaget bør avvises.

Mener også at planforslaget medfører store inngrep både for mennesker og miljø, blant annet på friluftsliv, kulturminner og kulturlandskap rundt Jarlsberg hovedgård. Svært negativt at 7 hule eiker på Kolberg må fjernes. Svært viktig at gjenværende forskriftseiker virkelig får en hensynssone og ivaretagelse av rotsonen til trærne. Også opptatt av Ramsar-områder på Ilene og fuglenes korridor til dette området. Naturvernforbundet mener derfor at det i reguleringsbestemmelsene må innarbeides

konkrete hensynstiltak til Ilene naturreservat særlig når det gjelder den viktigste hekkeperioden. Det vil også være positivt for den kritisk trua arten vipe. Anbefaler å samarbeide med BirdLife Vestfold for hensynstiltak. Mener også de ter viktig å igangsette et måle- og overvåkningsprogram som kan avsløre uheldig påvirkning på det verdifulle reservatet slik at mottiltak kan settes inn. Har lagt ved rapporten «*Rask og miljøvennlig transport i Tønsbergområdet*».

### **Kommentar:**

Det er flere faglige utredninger som ligger til grunn for ny fastlandsforbindelse.

Det er pakken som helhet som skal sørge for at målene nås, sammen med en smart arealpolitikk. Det pågår også stor utvikling ift. å redusere utslipp fra anleggsplasser. Det er utarbeidet et eget notat på dette området som følger reguleringsplanen til sluttbehandling.

Partene i Bypakke Tønsberg-regionen er opptatt av at matjord som blir berørt blir omdisponert på en måte som i størst mulig grad opprettholder avlingspotensialet. Det er utarbeidet matjordplan som beskriver dette. Rekkefølgebestemmelser sikrer at detaljer og avtaler er på plass i god tid før anleggsstart.

Antall eiketrær som må felles er redusert til 4. I tillegg er ett tre i faresonen, men søkes bevart. Bypakka har prioritert eiketrærne høyt i planleggingsprosessen da disse har stor verdi for flere miljøtemaer. Trærne vil i fremtidige faser bli fulgt nøye opp, noe som beskrives i planmaterialet.

Det er fare for konflikt mellom bru og fugler til og fra reservatet selv om hovedtrekkrutene går over åsene og ikke over sjø. Denne problemstillingen følges opp i den videre planleggingen for å minimere konflikten.

Plan for Ytre miljø tar for seg uønskede hendelser som f.eks. forstyrrelser i hekkesesongen. Sitat fra YM-plan: "Anleggsgjennomføring må planlegges utenom hekkesesong. De mest støyende arbeidene bør/må gjennomføres på ettersommeren og gjennom vinteren. Den mest uheldige arbeidsperioden er mellom eggleggingen fra første halvdel av april til etter klekking."

Tipset om å samarbeide med BirdLife Vestfold angående hensynstiltak er notert.

For mer informasjon om temaene innspillene berører se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 3: Miljøvennlig transport, klimagassutslipp og nullvekstmålet

### **3.2.4 Sem Bondelag**

*Saksnummer 23/08194-137*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Opptatt av at matjorda er grunnlaget for samfunnets matsikkerhet og beredskap. Mener derfor det mest jordvernvennlige alternativet må velges.

Mener veien må bygges for lavest mulig hastighet, slik at den blir så arealeffektiv som mulig. Mener at areal kan tas fra Jarlsberg Travbane og Menytomta, fremfor jordbruksareal på vestsiden. Synes

også at busstoppet som er planlagt på nordsiden av veien, må flyttes så langt som mulig mot rundkjøringen, slik at det også sparer areal. Ber om at gang- og sykkelveien bygges så arealeffektivt som mulig der hvor dyrka mark må berøres, eksempelvis ved å bygge gang- og sykkelveien som opphøyd felt med begrenset grøftebredde og autovern mellom vei og gang- og sykkelvei.

Etterlyser en plan for flytting av matjorda som sørger for at potensialet for matproduksjon ivaretas. I en slik plan må det komme tydelig frem hvor stor økning i matproduksjonen man forventer på arealene som skal motta matjorda. I planen skal det også navngis en faglig instans som skal følge opp og påse at flyttingen blir gjort i tråd med faglige råd. Mener at planen for flytting av matjord, inklusive bindende avtaler med grunneierne som skal motta matjorda, må foreligge før reguleringsplanen vedtas.

### **Kommentar:**

Fastlandsforbindelsen utformes på grunnlag av Statens vegvesens håndbok N100, kapittel 2.9 Kapasitetssterke gater/veger, som gjelder blant annet for ringveier og sentrumstangenter. For denne kategorien angir håndboka at fartsgrensen skal være 50 eller 60 km/t, men på grunn av forholdsvis lange strekninger uten kryss og med god kurvatur, ønskes det høyere skiltet hastighet og det er valgt å sette fartsgrensen til 70 km/t for strekningen Kolberg – Hogsnes, med nedskilting til 50 km/t i rundkjøringer. Alle kryssene planlegges som rundkjøringer. For strekningen Smidsrødveien – Hanken (forbindelse til Kirkeveien) langs Bekkeveien settes fartsgrensen til 40 km/t, og for strekningen Hogsnes – Semslinna langs dagens fv. 303 settes fartsgrensen til 50 km/t.

Det er i planarbeidet lagt vekt på minst mulig forbruk av dyrka mark. Ved utvidelse av fv. 303 fra 2 til 4 felt er dette veid opp mot kostnader og anleggsgjennomføring. Her vil trafikken gå på i dagens trase mens 2 nye felt bygges på vestsiden. Med dette unngås også konflikt med Meny-butikken, parkeringsplasser, pumpehus og stallbygninger.

Det planlegges ingen nye busslommer som berører dyrka mark. I bunn av Hogsnesbakken fjernes 3 busslommer. Busslomme langs fv. 300 Semslinna på nordsiden beholdes med dagens beliggenhet. Busslomme på sydsiden flyttes noe østover, men berører ikke dyrka mark.

Matjordplan for prosjektet beskriver at flytting av matjord skjer til områder regulert til massedeponi med krav om topplag av matjord. Det vil si tidligere udyrkbare arealer som etter oppfylling omgjøres til dyrkbar mark. Matjordplanen stiller krav om faglig oppfølging av flytteprosessen for å sikre at dette skjer i tråd med faglige råd, men det angis ikke med navn hvilken instans som skal utføre dette.

Foreløpig matjordplan følger reguleringsplanen til 2. gangs behandling. Rekkefølgebestemmelser krever at planen skal være godkjent av landbruksmyndighetene senest 2 år før anleggsstart. Detaljprosjektering av jordflyttingen samt bindende avtaler med mottaksområdene skal være godkjent senest 1 år før byggestart.



## 3.3 Næringsdrivende og grunneiere

### 3.3.1 Harpunveien 6–8 AS ved Lars Erik Fon

*Saksnummer 23/08194-42*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Ønsker eiendom innløst i sin helhet. Har forslag til løsning hvis det ikke er mulig å innløse. Mener for øvrig sykkelstien er tegnet feil. Detaljregulering, kart og plantegning er vedlagt innspillet.

#### **Kommentar:**

Eiendommen 129/509 i Harpunveien 10 er i reguleringsplanen ikke forutsatt innløst, men er regulert som midlertidig bygge- og anleggsområde.

Trase for nye gang-/sykkelveier kan ikke justeres bort fra eiendommen da det er flere bindinger i forhold til kurvatur, stigningsforhold og plassering av åpne og lukka renselassenger for overvann og tunnelvaskevann.

Vi har registrert at gang-/sykkelvei langs Ramdalveien er tegnet feil på plankartet. Dette blir rettet opp før planen går til sluttbehandling i Færder kommune.

For mer informasjon se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

Tema 11: Grunnerverv

Videre dialog knyttet til merknadene kan håndteres under grunnervervsprosessen.

### 3.3.2 Solvil Eiendom AS v/Anne Wodstrup, Urba AS

*Saksnummer 23/08194-53*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Innsender mener det er feil i Færder kommunes reguleringskart, som viser at deres eiendom ikke er berørt av utvidelsen. Ber om at avgrensningen i kommunens kart rettes opp.

Ber om at det settes opp gjerde mellom egen eiendom og tungtransport i Stalsbergveien som forhindrer støv og støvplager.

Kartutsnitt vedlagt.

#### **Kommentar:**

Feil avgrensning i kart rettes opp før reguleringsplanen sluttbehandles i Færder kommune. Eiendommen Gnr./Bnr. 129/506 berøres ikke av reguleringsplanforslaget.

Bruk av området på Kaldnes i anleggsperioden avklares før anleggsstart når entreprenør er valgt, og det vil bli vurdert avbøtende tiltak i forhold til støv og støvplager.

I merknaden står det vist til eiendommer med Gnr/Bnr. 129/39 og 129/411. Disse eiendommene eies av Kaldnes Vest AS.

### 3.3.3 HBL advokatfirma Haraldsen Bydal Lie DA på vegne av Hans Jacob Fosaas

*Saksnummer 23/08194-55*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Familien Fosaas eier Frogner gård, samt mye landbruksjord som blir berørt av fastlandsforbindelsen. Innspillet knytter seg blant annet til adkomst til landbruksjorda og jordbrukshensyn. Ber om at veiforbindelsen fra Smidsrødveien og opp til tunnelen blir planlagt lenger nord.

Kartutsnitt, samt høringsinnspill fra 2018 vedlagt.

#### **Kommentar:**

Atkomst til landbrukseiendommen med Gnr/Bnr. 3/1 kan skje via punkt 1 eller 2 som vist på innsendt kartskisse. Vi innser at atkomst nr. 1 via Eikeveien vil gi lengre kjørevei da "Ny fastlandsforbindelse" vil stenge for innkjøring fra nord via Grindløkken. Avkjøring fra Eikeveien er i reguleringsplanforslaget vist som driftsavkjørsel kombinert med vendehammer for brøyting og renovasjon.

Ved detaljprosjektering og i grunnervsprosessen vil det i samråd med grunneier bli sett på tiltak for å utbedre atkomst vist som nr. 2 på innsendt kartskisse. Dette gjelder stigningsforhold og kryss med Fv. 308 Kirkeveien.

Som grunnlag for reguleringsplanforslaget er det i forkant skissert mange kryssalternativer mellom "Ny fastlandsforbindelse" og Fv. 308 Kirkeveien. Å minimalisere forbruk av dyrka mark har vært et av de viktigste fokusområdene. Vist løsning er optimalisert i forhold til kurvatur og stigning, og det er lagt opp til å bygge murer på sydsiden for å spare dyrka mark. Veiforbindelsen er trukket så langt nord som mulig i forhold til tunnelpåhugg og skjerming av bebyggelsen på Glitre og Grindløkken.

For mer informasjon se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 11: Grunnerv

Videre dialog knyttet til merknadene kan håndteres under grunnervsprosessen.

### 3.3.4 Jarlsberg Trav Eiendom og Jarlsberg Travbane Eiendom AS v/ Spir arkitekter

*Saksnummer 23/08194-83*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Foreslår ny innkjøring til travbanen for bedre utnyttelse av området.

Dersom forslaget om ny innkjøring ikke etterkommes, bes det om at den foreslåtte gang-/sykkelveien langs kjøreadkomsten inn på området ved Meny, tas ut og flyttes til Travveien. Innsender

mener en gang-/ sykkelveiforbindelse inn fra Hogsnesbakken til Travveien vil fungere bedre mht. hvor næringsvirksomhetene er plassert.

Det bes også om at gang- / sykkelveiforbindelsen fra Semslinna inn mot travbaneområdet fra nord tas ut av planen. Det er ikke ønskelig å lede myke trafikanter inn på næringsområdet fra nord. Jarlsberg Trav Eiendom AS og Jarlsberg Travbane Eiendom AS vet av erfaring at dette vil medføre at svært mange bruker næringsområdet som en snarvei til Hogsnesbakken. Det fremkommer tydelig av planforslaget at det legges opp til gang-/ sykkelveiforbindelse rundt området langs Semslinna og Hogsnesbakken.

Kartutsnitt vedlagt innspillet.

### **Kommentar:**

Det er gitt innspill om alternativ kryssplassering i istedenfor rundkjøring på Fv. 303 syd for Meny-butikken. Kartskisser er lagt ved uttalelsen. Det er gjort kapasitetsberegninger for den alternative kryssløsningen langs Fv. 300 Semslinna, og dette kan fungere med dagens trafikk til Jarlsberg-området. Vist rundkjøring i reguleringsplanforslaget på 4-felts vei har langt bedre kapasitet som kan ivareta fremtidig utvikling i området. I tillegg har den alternative plasseringen av rundkjøringen flere ulemper som gjelder grunnforhold som vil gi en kostbar kryssløsning. Det vil også være konflikt med flettefelt i rundkjøringen på nordsiden og med buss-lommer på begge sider av Semslinna.

Reguleringsplanforslaget viser en forbindelse fra busslommene langs Fv. 300 Semslinna til Jarlsberg-området. Dette er ikke en hovedforbindelse og ved detaljprosjektering vil det bli tatt hensyn til dette slik at ikke syklistene bruker denne som en attraktiv snarvei. Hovedhensikten med forbindelsen er en gangatkomst til og fra busslommene.

Det er gitt innspill angående fortausløsningen langs ny forbindelse når dagens Travveien stenges for trafikk. Nærhet til vestre sving og skjerming mot travbanen vil bli vurdert i forbindelse med detaljprosjektering.

## **3.3.5 Kaldnes Vest**

*Saksnummer 23/08194-85*

### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Ønsker rask realisering av ny fastlandsforbindelse. Peker på at forbindelsen vil sikre kritisk infrastruktur til Færder, men inngår også i en samlet bypakke som skal bidra til et miljøvennlig og effektivt transportsystem. Viser til innspill i planfasen, og utdyper disse i høringsinnspillet. Det gjelder blant annet deponering av overskuddsmasser i sjø. Etterlyser en bredere utredning av denne. Mener mulighetene for å benytte overskuddsmasser i et bærekraftperspektiv i større grad burde vært utredet

Viser til at det i høringsforslaget er lagt inn ca. 60 dekar midlertidig rigg- og anleggsområder tilhørende Kaldnes Vest AS. Peker på at området er høyere enn Kaldnes Vest har gitt innspill om i planutarbeidelse. Etterlyser behovsvurdering for det avsatte arealet, og både planbeskrivelse, bestemmelser (bruk av ordet kan for formålet), fagrapport anleggsgjennomføring og dialog med fylkeskommunen tilsier at området kan bli aktuelt for anleggsgjennomføring, men at det først avklares gjennom og etter entrepriservalg.

Positive til samarbeid og begrenset bruk av Kaldnes Vest AS' eiendom. Dette må avklares. Leser bruken av midlertidig rigg- og anleggsområde som en planmessig avklaring av formålet, men ikke

som et ekspropriasjonsgrunnlag. Reguleringsplanen for fastlandsforbindelse må som et absolutt minimum sikre løpende atkomst for Kaldnes Vest AS. Forutsetter at fylkeskommunen/ tiltakshaver opprettholder dialogen med Kaldnes Vest AS.

Viser at det er ulike bestemmelser i kommunene når det gjelder varighet for midlertidig rigg- og anleggsområde. I tillegg gjør Færder kommune unntak for opphør av midlertidig rigg- og anleggsområde for Kaldnes og Grindløkken. Unntaket begrunnes ikke. Peker på at forskjellen i bestemmelsene mellom kommunene gir en usikkerhet, men unntaket som er foreslått i Færder skaper ytterligere usikkerhet for når det kan forventes at bruken skal opphøre. Her må reguleringsplanen endres for å gi et minste nivå for forutsigbarhet.

### **Kommentar:**

Når en reguleringsplan blir vedtatt, vil planformålet være bindende. Det gjelder også for areal som blir regulert til «rigg- og anleggsområde». En vedtatt reguleringsplan danner grunnlag for det erverv som må gjennomføres for å realisere planen. Det vises til kapittel 2, Tema 11 om grunnervvervsprosessen. Det er et ønske at erverv av midlertidige arealer skjer ved inngåelse av avtaler i minnelighet.

Bestemmelsene er endret angående når midlertidig rigg- og anleggsbelte opphører. Som for øvrige arealer i planen, opphører bestemmelsesområdene senest 1 år etter at anlegget er tatt i bruk.

## **3.3.6 Brattbakken 1**

*Saksnummer 23/08194-90*

### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Mener planleggingsprosessen har vært uryddig, uforutsigbar, langvarig og har medført usikkerhet blant leietakere. Dette har fått økonomiske utslag iblant annet i tapte leieinntekter og kortsiktige leieavtaler for innsender. Kan ikke selge eiendommen på det åpne markedet uten verditap som følge av usikkerheten, og har ikke blitt tilbudt oppkjøp av kommunen. Er negativ til at tilbudet om tidlig innløsning kun gjelder privatpersoner, og mener det burde vært likebehandling.

Etterlyser vurdering av virkninger denne planen vil få for de 12 arbeidsplassene som eiendommen i Brattbakken 1 tilrettelegger for. Etterlyser også vurdering av konsekvenser for mangfolds, kultur, sports og hobbytilbudet i Færder og hvilke virkninger denne planen vil ha å si for hobbytilbudet/sportstilbudet overfor innbyggerne i Færder. Ber kommunedirektøren vurdere konkret hvor mange eiendommer står i fare for å bli ekspropriert med denne planen. Etterspør kostnadsoverslag +/- 10% oppjustert etter 2023-kroner innen 2. gangsbehandling. Vil ha en vurdering av hvor mye ÅDT på tilfartsveiene Solveien, Ramdalveien, Munkerekkeveien, Amundrødveien, Hellaveien mfl. vil øke med denne planen. Vil ha en vurdering av hvilke avbøtende trafiksikkerhetstiltak som må til for at planen skal tilfredsstille kravene som følger av den norske trafiksikkerhetspolitikken. Ber om å få svar på hvilken høyde som er tiltenkt luftetårnet, er det ca. 20 meter eller 25 meter som gjelder og hvilket fotavtrykk i kvadratmeter dette luftetårnet har? Ønsker en vurdering av tenkelig luftforurensning av det planlagte tårnet, samt at det redegjøres for tenkelig støy. Stiller spørsmålstegn ved om det er nødvendig med ny fastlandsforbindelse. Ber om dokumentasjon på hvor ofte Kanalbroen er nede, og om det går utover den kritiske beredskapen. Stiller også spørsmålet ved prosjektets omfang, og viser til regjeringens mål om null økning i biltrafikken. Etterspør hva som menes med konkret plan for håndtering av masser og hvilke kriterier skal en slik plan ha.

## Kommentar:

Å planlegge store og viktige samferdselsprosjekter er en tidkrevende prosess. Det er flere utredninger og politiske vedtak som ligger til grunn for ny fastlandsforbindelse.

Det er krevende å bygge viktige samferdselsprosjekter i tettbygde strøk, og det kan medføre at noen er nødt til å flytte eller avstå hele eller deler av eiendommen sin for at det skal kunne bygges ny og mer samfunnsikker vei. Dette kan også gjelde næringsaktører, arbeidsplasser og ulike aktiviteter.

Imidlertid er ny fastlandsforbindelse i tillegg til å gi nær 30 000 innbyggere i Færder og Tønsberg en mer samfunnsikker forbindelse, et viktig tiltak for næringslivet. Ny fastlandsforbindelse vurderes som et viktig grep for å kunne utvikle næringslivet i Færder.

Aktivitetstilbudet som trekkes frem i høringsinnspillet vil forhåpentligvis kunne finne nye egnede lokaler. Videre utvikling av Kaldnes-området forventes videre å kunne tilføre nordre del av Nøtterøy både flere arbeidsplasser og økt aktivitetstilbud.

Det er alltid et mål om å inngå frivillige (minnelige) avtaler om grunnnerv. Erfaringsmessig er ekspropriasjon kun aktuelt i et mindretall av tilfellene der vi ikke kommer til enighet med grunneier.

Kostnadsanslag følger reguleringsplan. Kostnadsanslaget på vedtatt reguleringsplan er på +/- 10%. Kostnadene er oppgitt 2022-kroner. Det har imidlertid ikke vært noen prisvekst på veianlegg fra 3. kvartal 2022 til 2. kvartal 2023.

Nullvisjonen er en viktig føring for prosjektet, og veinormalene følges av prosjektet. Trafikksikkerhet er et svært viktig prinsipp for løsninger som ligger i veinormalene. Trafikksikkerhet og tiltak på strekninger hvor det i dag ikke er et tilbud til myke trafikanter prioriteres i bypakka. Trafikksikre løsninger under anleggsperioden vektlegges også. En mer detaljert plan for anleggsgjennomføring og håndtering av overskuddsmasser kommer i neste fase.

Luftetårn i Teieskogen er et grep for å bedre luftkvaliteten for boliger som ellers ville kunne bli berørt. Det er flere som har hatt spørsmål knyttet til luftetårn, inkludert fotavtrykk, luft- og støyforurensing m.m.

Trafikksikre løsninger er viktige. Kostnadene er en del av projektkostnaden.

For mer informasjon se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 8: Tekniske forhold
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport
- Tema 11: Grunnnerv

Videre dialog knyttet til merknadene kan håndteres under grunnnervsprosessen.

### 3.3.7 SE-Arkitektur Travveien 2–4

*Saksnummer 23/08194-103*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Ønsker at reguleringsplanen skal ivareta en riktig tidsmessig god tilnærming til næringsaktører langs ny vei. For eiendommen 51/309 og 51/165 foreslår innsender en vurdering av midlertidig og permanent grunnervelse, drift under anleggsfasen, makebytte av areal, byggegrense og formålstilpasning samt vurderinger rundt støy og støv fra ny fastlandsforbindelse.

Stiller spørsmål om heving av rundkjøringen Hogsnesbakken og Semslinna i forbindelse med undergangen for sykkel og gange, og etterlyser informasjon om konsekvenser for grunneier.

Ber om at informasjon om hvordan støy og støv vil påvirke eiendommen blir oversendt eller opplyst om.

Bilder og kartutsnitt vedlagt.

#### **Kommentar:**

I reguleringsplanforslaget berøres eiendommene i Travveien 2 – 4, Gnr/Bnr. 51/309 og 51/165, med permanent og midlertidig erverv. Dette løses i grunnervvsfasen og det vil bli skrevet avtale om hvordan midlertidige arealer kan benyttes i byggeperioden. Tiltakene på nordsiden mot Fv. 300 Semslinna og gang-/sykkelanlegget er begrenset, og det tilstrebes minst mulig konflikt med parkering og inngangssone til forretningene.

Det ønskes makebytte med arealer tilhørende Tønsberg kommune i dagens Travveien. Dette vil ha konsekvenser for fremtidig utnyttelse av eiendommene. I grunnervvsfasen vil dette bli tatt opp i dialog med Tønsberg kommune. Formålene BKB1, BKB2 og GV1 vil også drøftes i samsvar med kommuneplanarbeidet. I dette arbeidet må også fremtidig byggegrense fastsettes.

I forbindelse med byggprosjektering vil det bli tatt kontakt for å gjennomgå forhold som støy-, støvproblematikk.

Til merknadene knyttet til grunnervvsprosessen og spørsmål om erstatning, vises det til kapittel 2,

- Tema 11: Grunnervv

Videre dialog knyttet til merknadene kan håndteres under grunnervvsprosessen.

### 3.3.8 Trygve Mæle (Mæle gartnerier), Smørbergveien 84, 3172 Vear

*Saksnummer 23/08194-112*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Viser til eksisterende høyspentledning. Etterlyser informasjon om hvor den skal graves ned. Ber om måleapparat på grunnmuren til gartneriet. Må ha parkeringsplasser på høyde med gartneriet av hensyn til kundene. Bygges det nye parkeringsplasser hvis prosjektet beslaglegger eksisterende

parkeringsplass? Har jordlager der veien er planlagt. Bruker i dag truck. Etterlyser løsning på dette. Stiller spørsmål om tilgang til egen skog og jorder i anleggsperioden. Peger på at store jordbruksmaskiner kan skape utfordringer når grunneier bruke sykkel- og gangsti som tilkomst til egne arealer. Etterspør erstatning i forbindelse med verdiforringelse av eiendommen, støy, lydforurensninger, dårligere kvalitet på opphold utendørs på eiendommene. Stiller også spørsmål om hvilke tiltak som vil bli iverksatt for å begrense forringelsen av eiendommen, samt hvem som iverksetter, søker, vedlikeholder og betaler for dette. Spør også hvor lang tid før anleggsperioden dette vil bli iverksatt.

#### **Kommentar:**

Høyspentledningen skal legges i bakken og de 3 nærmeste høyspentmastene fra fjorden fjernes. Det settes opp ny høyspentmast syd for ny fastlandsforbindelse. Høyspentledningene som legges i bakken vil følge veitraseen. Omleggingen av høyspent krever konsesjonsbehandling og denne prosessen er satt i gang. Det legges opp til at høyspentomleggingen kan gjøres før vei- og brubygginga tar til.

Før anleggsarbeidene settes i gang vil det bli gjort registreringer og det vil bli foretatt rystelsesmålinger i forhold til fjellsprenging.

Forhold som tas opp angående parkering, jordlager, atkomst til skogteiger, erstatninger og lokale støytiltak tas opp i forbindelse med grunnervet og byggprosjektering. Planlagt bru for gående og syklende over ny fastlandsforbindelse er dimensjonert for traktor med 3 meters bredde og vil gi atkomst til arealer syd for ny vei.

Til merknadene knyttet til grunnervsprosessen og spørsmål om erstatning, vises det til kapittel 2:

- Tema 11: Grunnerv

Videre dialog knyttet til merknadene kan håndteres under grunnervsprosessen.

### **3.3.9 Ramdal Gård, Sandløkkveien 3, 3135 TORØD**

*Saksnummer 23/08194-119*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Svært negative til fastlandsforbindelsen slik den nå er planlagt. Eiendommen blir sterkt berørt. Er negativ til at tunnelen vil skape fysiske sår i landskapet for all fremtid, og legger beslag på populære, offentlig friområder. Mener broens plassering vil få negative konsekvenser for dyre- og plantelivet i det regulerte friarealet. Frykter at trafikkstøyen fra brua vil bli forsterket grunnet resonansen mellom fjellveggene på begge sider av fjorden. Viser også til at Rambergåsens vestsida har historisk karakter. Er i tillegg negativ til endringene i landskapsbildet brua vil føre til.

Bilder over steinbrudd i fjellsida, som innsender mener burde være registrert som fornminne, vedlagt.

#### **Kommentar:**

Ved bygging av ny fastlandsforbindelse vil dette bli gjennomført så skånsomt som mulig med hensyn på naturinngrep og negativ påvirkning på dyre- og fuglelivet i området. Ramberg som badeplass og spor fra flere steinbrudd er kjent og vil bli dokumentert før anleggsstart. I samråd med Færder



kommune og brukerne av badeplassen vil det bli sett på muligheten til å etablere stupemuligheter i nærheten til brutårnet på Ramberg-siden.

## 3.4 Velforeninger og borettslag

### 3.4.1 Åsgårdstrand Vel

*Saksnummer 23/08194-113*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Viser til erfaringer fra forrige bompengefinansiering i Tønsberg-regionen. Dette medførte mye trafikk gjennom Åsgårdstrand fra søndre og nordre Slagen. Mener det vil være grunnlag for enda mer gjennomgangstrafikk nå, blant annet pga. styrket USN og ny jernbanestasjon på Skoppum. Ber om utredning og avbøtende tiltak for gjennomgangstrafikken på fv311 gjennom Åsgårdstrand.

#### **Kommentar:**

Plassering av bomstasjonene er valgt for å unngå uønsket trafikk på sideveinettet. Det er vurdert at det ikke er behov for bomstasjoner på sideveier for å unngå trafikklekkasje. Dersom etablering av bomringen skulle gi utilsiktede trafikklekkasjer bør tiltak på lokalveinettet vurderes.

Når trafikken settes på nytt veisystem, vil det bli foretatt trafikktellinger for å overvåke trafikk på sideveier som kan bli påvirket av bomringen. Ved behov vil det bli sett på tiltak for å begrense trafikken og ivareta trafikksikkerheten.

### 3.4.2 Munkerekkveien Vel

*Saksnummer 23/08194-64*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Skeptisk til valgte løsning med bro fra Ramberg til Smørberg, da denne er svært kostbar, svært ødeleggende for det godt etablerte bomiljøet i velforeningens område og har dårlig måloppnåelse. Opptatt av trafikksikkerhet under hele anleggsperioden for gående og syklende i hele Munkerekkveien, Ravnveien, Ramdalveien, Stalsbergveien, Brattbakken og Midtåsveien. Mener det er helt nødvendig at det etableres gode og sikre gangveier, krysningspunkter, skjerming mot anleggstrafikk og farer som åpenbart vil oppstå i hele anleggsperioden og overalt i nærområdene også utenfor det område som er foreslått omfattet av detaljreguleringsplanen. Mener dette ikke er tatt hensyn til i detaljreguleringsplanen, og påpeker at denne følgelig har alvorlige sikkerhetsmangler og mangler tilstrekkelige områder med hensynssoner i nærhet til anleggsområdene. Har flere forslag til tiltak. Minner om at sikkerheten også er viktig når vegprosjektet blir fullført.

Etterlyser fastsettelse av deponiplasser for masser, samt transport av grunnmasser slik at myke trafikanter blir tatt hensyn til. Mener grunnforholdene i Munkerekkveien, samt den smale veien, gjør veien uegnet til tungtransport av masse og anleggstrafikk. Etterlyser undersøkelser knyttet til kvikkleire og ustabile masser, samt flom og skredfare. Ønsker også en grundig støytredning, samt gode støydempende tiltak både i hele anleggsperioden og etter at anlegget er ferdig.

Bes foretatt en utredning av lysforurensning fra anleggsarbeidene, og fra ferdig anlegg. Ønsker både støy- og lysutredninger behandlet sammen med detaljplanen. Foreslår at anleggsarbeidet skal gjennomføres med utslippsfrie anleggsmaskiner.

### **Kommentar:**

Innspillene tas til orientering.

Merknadene etterspør forhold i anleggsperioden, massetransport, grunnforhold, trafikkavvikling og trafiksikkerhet.

Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 4: Lokalmiljø
- Tema 8: Grunnforhold
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport

Det er mye som må klargjøres angående anleggsgjennomføring og massetransport. Det vil bli satt krav til entreprenør og avklart før byggingen settes i gang. I høringsinnspillene har det kommet flere bekymringer for økt trafikk sydover på fv. 3098 Munkerekkveien, Amundrødvein og Hellaveien. Når trafikken settes på nytt veisystem, vil det bli foretatt trafikktellinger for å overvåke dette. I bypakka ligger det inne midler til tiltak på disse strekningene, og ved behov vil det bli sett på andre tiltak for å begrense trafikken og ivareta trafiksikkerheten.

Det blir ikke omfattende anleggstrafikk i Stalsbergveien. Arbeider med tunnelene vil i hovedsak skje fra Ramdal og arbeider med brua vil skje fra sprengt tunnel gjennom Rambergåsen og fra sjøsiden.

Det jobbes med utstrakt bruk av utslippsfrie anleggsmaskiner og utviklingen skjer raskt. Dette vil bli vurdert ved utarbeidelse av konkurransegrunnlaget for valg av entreprenør.

### **3.4.3 Kolberg borettslag**

*Saksnummer 23/08194-66*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Viser til møte på fylkeshuset 13.03.2023. Oppsummerer møtet i punkter som gjelder ekspropriasjon og avlastende støytiltak på boliger. Peker på at boligene per nå ikke har setningsskader. Forutsetter at eventuelle skader som følge av sprengningsarbeidet vil utbedres av utbygger.

### **Kommentar:**

Merknadene tas til etterretning. De temaene som er listet opp ble gjennomgått på møtet på fylkeshuset 13. mars 2023, og vil bli fulgt opp før og under anleggsperioden. Støyrapporten beskriver tiltak langs Kirkeveien og hvilke boliger som skal vurderes for lokale støytiltak.

### **3.4.4 Glitre Boligsameie v/Egil Julin Andersen**

*Saksnummer 23/08194-73*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Kommentarer til vendesløyfe i Øgårdsvæien. Tilgang til alle boliger og garasjer i hele anleggsperioden. Opptatt av å bevare eiketrærne langs Eikeveien. Ønsker vurdering av støttemur og/eller miljøttunnel langs Kirkeveien. Ber om informasjon om alle endringer og justeringer som vedkommer Glitre boligsameie. Ønsker å bygge garasjer på eiendommen, delvis som støyskjerm. Ønsker å komme i dialog med fylkeskommunen om dette så snart som mulig.

### **Kommentar:**

Innspillene tas til orientering.

Øgårdsveien stenges mot Kirkeveien. Øverste del beholdes som beredskapspunkt for redningsetatene ved ulykke/brann i Teietunnelen. Rømningstunnelen munner ut vest for ny gang-/sykkelkultvert under Kirkeveien. Vendehammer vist i reguleringsplanen er plassert av terrengmessige forhold og for å unngå konflikt med bolig i Øgårdsveien 36.

I anleggsperioden prioriteres god informasjon og tilførselsveier vil være tilgjengelige under bygging av ny fastlandsforbindelse.

Reguleringsplanen viser at eksisterende garasjeanlegg beholdes med atkomst som i dag.

Eiketær langs Eikeveien bevares og er regulert til "Bevaring av naturmiljø" som egne hensynssoner. For øvrig vises til punkt 2.7.3 for informasjon vedrørende eiketær.

Mot ny fastlandsforbindelse anlegges støyvoll med skjerm på toppen som anbefalte støytiltak.

Det vektlegges god informasjonsflyt før og i løpet av anleggsperioden. Spørsmålet om nye garasjeplasser tas opp i grunnervervsfasen i dialog med Færder kommune.

### **3.4.5 Grindløkken borettslag**

*Saksnummer 23/08194-106*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Etterlyser utredning av grunnforholdene. Mener tallgrunnlaget for biler i Bekkeveien er for høyt. Etterlyser utredning om hvordan massene skal transporteres ut, og hvilken skade det eventuelt kan medføre på hus. Stiller spørsmål ved om sørsiden av Bekkeveien skal sperres av for myke trafikanter, ettersom de ikke finner noen form for overgangsfelt i tegningene. Etterlyser støyskjerming på sørsiden av Bekkeveien. Etterlyser utredning på forurensning og eventuelle skader på natur og dyreliv i Teieskogen. Mener prosjektet er for dårlig utredet, og synes miljøskaden er større enn nytteverdien. Mener kostnadene er enormt store. Viser til at samfunnssikkerhet er et av hovedargumentene for ny fastlandsforbindelse, men mener ROS-analysen undergraver dette argumentet. Viser til at hus som blir stående ikke får noen kompensasjon for tap av verdi.

#### **Kommentar:**

Det er utført grunnundersøkelser så sent som i 2020, men ytterligere undersøkelser vil gjennomføres i kommende planlegging for å sikre en trygg bygge- og driftsfase.

For mer informasjon se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 8: Teknisk forhold
- Tema 11: Grunnerverv

Videre dialog knyttet til merknadene kan håndteres under grunnervervsprosessen.

### 3.4.6 Hogsnes- og Bjellandåsen Velforening

Saksnummer 23/08194-98

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Bekymret for mulig økt trafikk i Bjellandveien, og etterlyser utbedringer og trafiksikkerhetstiltak i Bjellandveien. Dersom Bjellandveien ikke omfattes av denne reguleringsplanen, ber innsender om at det tas hensyn til økt trafikk i Bjellandveien i bypakka når Hogsnesbakken skal utredes.

Ønsker fokus på lokale skjermingstiltak for boliger i Tordiveiveien.

Mener det bør etableres bomring som likestiller tilsvarende boligområder rundt Tønsberg.

#### Kommentar:

Utførte kapasitetsberegninger vil bli fulgt opp med trafikktegninger når ny fastlandsforbindelse er åpnet for trafikk. Dette vil også gjelde eventuelle trafikkøkninger i Bjellandveien, og ved behov vil det bli sett på trafikkregulerende tiltak. Trafikkspørsmål og tiltak vil også være et viktig punkt ved utarbeidelse av reguleringsplan for Hogsnesbakken. Planarbeidet er varslet og vil starte opp i løpet av 2023.

Støyrappporten viser beregninger og beskrevne tiltak er innarbeidet i reguleringsplanen. Eiendommer som har støynivå over grenseverdiene, vil bli vurdert for lokale tiltak. Dette gjelder noen eiendommer i Bieveien og Tordiveiveien. Dette skjer i forbindelse med byggprosjekteringen i god tid før byggestart.

Plassering av bomstasjonene er valgt for å unngå uønsket trafikk på sideveinettet. Det er vurdert at det ikke er behov for bomstasjoner på sideveier for å unngå trafikklekkasje. Dersom etablering av bomringen skulle gi utilsiktede trafikklekkasjer bør tiltak på lokalveinettet vurderes.

### 3.4.7 Styret i Åsen borettslag

Saksnummer 23/08194-29

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Åsen borettslag består av to blokker i Humleveien 26 og Humleveien 28, 36 boenheter.

- 1) Hvilke tiltak blir gjort FØR anleggsarbeidene starter?
- 2) Hvilken dokumentasjon blir utført med hensyn til sprekkdannelser osv.?
- 3) Hva kreves av oss av dokumentasjon?
- 4) Hvilke rettigheter eller plikter har vi i forhold til skader på bygninger?

#### Kommentar:

Merknadene etterspør forhold i anleggsperioden, krav til dokumentasjon og spørsmål om erstatninger ved eventuelle skader.

Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport
- Tema 11: Grunnerverv

Bypakke Tønsberg-regionen krever ikke dokumentasjon fra Åsen borettslag før anleggsstart.

### 3.4.8 Smørberg og Hogsnes velforening

Saksnummer 23/08194-120

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Ønsker brua plasser lenger syd, ved Hella. Dersom det ikke er mulig, har velforeningen følgende tilbakemeldinger:

- Sikkerhet for barn på skoleveien fra Smørberg til Vear. Spesielt utsatte punkter er overgangen ved Bekkeveien ved Smørberggrønningen, også i byggeperioden. Det kommer sykkelsti ved Mæle gartneri og denne må være sikker for barna som skal til Vear skole.
- Sikkerhet og mulighet for syklister å ferdes til/fra brua til/fra Vear og Smørbergveien. Myke trafikanter må kunne svinge og sykle til Stokke/Vear og til Smørbergveien. Sykkelveien må utformes slik at det blir trygg/sikker vei.
- Rundkjøring ved Mæle Gartneri som kan benyttes som tilkomst til Mæle gartneri og innkjøring for beboere på Smørbergveien. Smørbergveien kan da være mer sykkel/turvei. Denne rundkjøringen vil begrense trafikk på store deler av Smørbergveien (i forhold til dagens løsning) og bidra til økt sikkerhet for myke trafikanter.
- Tilgang til skogen ved Mæle gartnerier med traktor og henger. Dette gjelder også begge gårdene på Nedre Hogsnes som har skog ved gamle Stokkedele/Smørbergåsen. Begge disse gårdene har tilkomst til skogen i Smørbergåsen ved å kjøre over ved Smørberggrønningen. Overgangen slik den er tegnet inn i planene i dag er ikke mulig å ferdes med traktor.
- Hogsnesbakken må utbedres før bygging av ny bru.
- Smørbergveien er ikke egnet som avlastningsvei i byggeperioden.

#### Kommentar:

Merknadene etterspør bruplassering lengre syd ved Hella, forhold i anleggsperioden, massetransport og trafikkavvikling.

Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 4: Lokalmiljø
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport

Det er lagt vekt på gode løsninger for myke trafikanter og skoleveier. Gang-/sykkelløsningen over ny fastlandsforbindelse er knyttet til Smørbergveien og ny forbindelse langs Bekkeveien mot Vear.

Det ønskes rundkjøring ved Smørberg for Mæle Gartneri og beboere langs Smørbergveien. Planlagt rundkjøring i Kommunedelplan er tatt ut av planen. Dette er begrunnet i kapittel 2.4.2 om nærmiljø og boområder på Vear.

Planlagt overgangsbru på Smørberg over ny fastlandsforbindelse for gående og syklende skal også løse behovet for grunneiere som har eiendommer på begge sider av ny vei. Brua er dimensjonert for traktor.

Det utarbeides egen reguleringsplan for Hogsnesbakken. Planarbeidet er varslet og vil starte opp i løpet av 2023.

### 3.4.9 Myrhamna Eierlag ved Tord Fjonheim Onstein

Saksnummer 23/08194-131

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Har bekymringer for deler av den aktuelle planen og tilhørende avbøtende tiltak. Er bekymret for anleggsperioden, og mener det må etableres en trygg, oversiktlig og respektert kryssing av Bekkeveien fra Myrhamna mot Østskogen før Bekkeveien tas i bruk som anleggsvei. Ber også om at sjøveien vurderes som alternativ for massetransport.

Bekymret for bygging av tunnel og konsekvenser for bebyggelsen i umiddelbar nærhet. Ønsker overvåkning av bygningsmasse for å avdekke setningskade. Ber om at støyende arbeid blir begrenset, spesielt på kveldstid. Ber også om en varslingstjeneste for varsling av spesielt støyende og sjenerende aktivitet og godt med informasjonsmøter i forkant av arbeidet. Ønsker at miljøtunnel vurderes for Smørbergåsen, slik at turområdet berøres minst mulig. Foreslår at ny bomstasjon plasseres inne i den nye Hogsnesstunnelen, i dagstrekningen på Smørberg eller på brostrekningen, da beboere på Vear i svært liten grad kommer til å bruke nytt veisystem.

Bekymret for at trafikken som går i Hogsnesbakken vil smitte over på Bjellandveien via rundkjøringen på Vear. Ber om at det vurderes tiltak som gjør det mer attraktivt å velge Hogsnesbakken (Fv.303) fremfor Bjellandveien.

#### Kommentar:

Reguleringsplanen viser ny gang-/sykkelvei langs Bekkeveien, busslommer og krysningspunkt øst for rundkjøringen på Vear. Løsningene detaljeres i forbindelse med byggprosjekteringen i god tid før byggestart.

Merknadene etterspør forhold i anleggsperioden, massetransport, trafikkavvikling og bominnkreving.

Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 4: Lokalmiljø
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport
- Tema 13: Kostnader og finansiering

Det er mye som må klargjøres angående anleggsgjennomføring og massetransport. Dette vil det bli satt krav til entreprenør om, og avklart før byggingen settes i gang. I fagrapporten angående anleggsgjennomføring foreslås det at ny tunnel under Hogsnesåsen drives fra nord og at massetransporten går nordover langs fv. 303.

Utførte kapasitetsberegninger vil bli fulgt opp med trafikktegninger når ny fastlandsforbindelse er åpnet for trafikk. Trafikkspørsmål og tiltak vil også være et viktig punkt ved utarbeidelse av reguleringsplan for Hogsnesbakken. Planarbeidet er varslet og vil starte opp i løpet av 2023.

Plassering av bomstasjonene er valgt for å unngå uønsket trafikk på sideveinettet. Det er vurdert at det ikke er behov for bomstasjoner på sideveier for å unngå trafikklekkasje. Dersom etablering av bomringen skulle gi utilsiktede trafikklekkasjer bør tiltak på lokalveinettet vurderes.



## 3.5 Politiske partier

### 3.5.1 Tønsberg SV

Saksnummer 23/08194-63

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Mener planen må avvises fordi den ikke tilfredsstillende to av de tre overordnede målene for transportsystem i Tønsberg-regionen. Den gir samfunnsikker forbindelse mellom Nøtterøy og Tønsberg, men planen gir ikke forbedret effektivitet for kollektivtrafikken, og bidrar ikke tilstrekkelig til å redusere klimagassutslipp. Mener at når planen ikke bidrar til å oppnå de overordnede kravene, kan man ikke forsvare å bruke så mye penger på veiutbygging. Det er heller ikke forsvarlig å godta de andre miljøkonsekvensene av reguleringsplanen. Ber om en matjordplan før vedtak av reguleringsplanen. Inntil den foreligger mener SV at det store forbruket av dyrkbar mark teller negativt for planen. Negative til påvirkningen av naturmangfoldet. Mener parallell kanalbro er en bedre løsning som må utredes.

#### Kommentar:

Det er flere faglige utredninger og politiske vedtak som ligger til grunn for ny fastlandsforbindelse. Dette, inkludert vurderinger rundt parallell kanalbru.

Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 3: Miljøvennlig transport, klimagassutslipp og nullvekstmålet
- Tema 7: Miljøtema

Det er pakken som helhet som skal sørge for at målene nås, sammen med en smart arealpolitikk. Det pågår også stor utvikling ift. å redusere utslipp fra anleggsplasser.

Partene i Bypakke Tønsberg-regionen er opptatt av at matjord som blir berørt blir omdisponert på en måte som i størst mulig grad opprettholder avlingspotensialet. Det er utarbeidet matjordplan som beskriver dette. Rekkefølgebestemmelser sikrer at detaljer og avtaler er på plass i god tid før anleggsstart.

Når det gjelder antall eiketrær som må felles er antallet redusert til 4. I tillegg er ett tre i faresonen, men søkes bevart. Bypakka har prioritert eiketrærne høyt i planleggingsprosessen da disse har stor verdi for flere miljøtemaer. Trærne vil i fremtidige faser bli fulgt nøye opp, noe som beskrives i planmaterialet.

Det er fare for konflikt mellom bru og fugler til og fra reservatet selv om hovedtrekkene går over åsene og ikke over sjø. Denne problemstillingen følges opp i den videre planleggingen for å minimere konflikten.

## 3.6 Privatpersoner

### 3.6.1 Bjørn Arild Linnehol, Eikeveien 33, 3120 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-7*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Etterlyser informasjon og dialog om ervervelse av eiendommer.

#### **Kommentar:**

Innspillet tas til orientering. Eikeveien 33 er en av eiendommene som har fått tilbud om tidlig innløsning, men takket nei til dette. Dersom det likevel ønskes innløsning før ordinær grunnervvervsprosses, kan det tas kontakt med Færder kommune.

### 3.6.2 Pernille Kalland–Hove og Sturla Kalland Hove, Smidsrødveien 32, 3120 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-8, 30 og 31*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Spørsmål om stripeerverv i tilknytning til Smidsrødveien. Ber om nøyaktige mål for tiltenkt stripeerverv for eiendom langs Smidsrødveien. Etterlyser også saklig grunnlag og behov for dette, samt modelltegning av tenkt trasé.

Mener trasévalg med treffpunkt på eiendommen virker unødvendig, og enkelt kunne vært unngått. Viser til at huset er rødlistet av Fortidsminneforeningen. Viser også til at det er gamle trær og planter i hagen som innsender mener ikke kan erstattes. Fjerning av granhekk vil påvirke støydempingen, i tillegg til eiendommens verdi. Sier at huset skal ha granhekk. Gjør oppmerksom på at innføring av fiberkabel fra jord til bakke befinner seg i hjørnet som er tenkt ervervet.

Ber om redegjørelse for den nåværende plan med tilhørende stripeerverv. I tillegg bes kommunen å fremlegge en endring av plan og trasé slik at tiltenkte erverv unngås.

#### **Kommentar:**

Reguleringsplanen er nå endret og eiendommen i Smidsrødveien 32 berøres ikke. Fremtidig standardheving på gang-/sykkelanlegget videre nordover avklares i egen reguleringsplan.

### 3.6.3 Jørn Ivar Roos, Rakkevikveien 35, 3173 VEAR

*Saksnummer 23/08194-9*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Positiv til prosjektet. Spør om utvidelse/forbedring av Hogsnesbakken blir tatt med i samme byggeprosjekt som Fastlandsforbindelsen?

#### **Kommentar:**

Merknaden tas til orientering.

Utvidelse av Hogsnesbakken vil etter all sannsynlighet gjennomføres som et eget byggeprosjekt. Begge prosjektene, både Fastlandsforbindelsen og Hogsnesbakken vil finansieres av Bypakke Tønsberg-regionen.

Det kan leses mer om Hogsnesbakken og andre prosjekter under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema» punkt 2.7:

- Tema 6: Trafikk

### 3.6.4 Lars Traaseth, Banebakken 5, 3121 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-10*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Positive til fastlandsforbindelsen, og ønsker det vedtatt.

#### **Kommentar:**

Merknaden tas til orientering.

### 3.6.5 Steinar Thoresen, thores@online.no

*Saksnummer 23/08194-11*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Anbefaler å bruke Eikeveien på Teie som forbindelse mellom Smidsrødveien og Kirkeveien/innslag Kolberg fordi det er veldig mye vann og avløpsnett i Bekkeveien, i tillegg til forringet tilkomst pga trafikk. Hevder det er mindre fall fra Bekkeveien til havnivå enn det er fra Eikeveien, som medfører utfordringer. Er også bekymret for at arbeid i leiregrunn kan medføre utglidninger i bakken opp til Teie torg, samt viser til at Eikeveien danner en rettere linje fra Smidsrødveien til Kirkeveien.

#### **Kommentar:**

Trasevalg og bruk av Bekkeveien er vedtatt i Kommunedelplanen i mars 2019. Kryssløsning og tverrforbindelsen i Bekkeveien er også politisk behandlet i Færder kommune.

Grunnforholdene er grundig registrert og planen inneholder geotekniske tiltak for å stabilisere grunnen. Mye av ledningsnett i Bekkeveien skiftes ut og kapasiteten økes også på tvers av Smidsrødveien.

### 3.6.6 Svein Olav Hoff, Sigrid Undsets veg 14c, 2615 LILLEHAMMER

*Saksnummer 23/08194-12*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Protesterer mot den foreslåtte fastlandsforbindelsen der den er foreslått av miljømessige, trafiksikkerhetsmessige og økonomiske årsaker. Mener den foreslåtte fastlandsforbindelsen vil føre til sterk økning av biltrafikk og forurensning på veiene, og dermed berøre eiendommene på nordvestre del av Nøtterøy. Viser til vedtak om boligfortening på Vestskogen. Peker på at det vil bety økt bebyggelse, flere mennesker og økt trafikk. Hevder det er utenkelig at bilister vil velge det planlagte kjøremønsteret. Mener parallell bru ved siden av Kanalbrua er løsningen. Hevder at Vestfjordforbindelsen blir så dyr å bygge at enkeltbilletter og måneds/årskort nødvendigvis blir en stor økonomisk belastning for enkeltpersoner i distriktet. Mener en parallell bru vil bli betydelig billigere, miljøinngrepene mindre og trafikkmessig bedre for en stor del distriktets befolkning.

#### **Kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Det er tatt høyde for at de reisende som skal inn til Tønsberg sentrum, ca. to av tre biler, fortsatt skal benytte dagens Kanalbru. Det er også planlagt andre prosjekter i bypakka som bygger opp under at de som skal inn til Tønsberg sentrum litt oftere velger å gå, sykle eller reise kollektivt. Den nye fastlandsforbindelsen tar vekk gjennomgangstrafikken, ca. en av tre biler, fra både Kanalbrua, Teie og Tønsberg sentrum.

Amundrødveien og Munkerekka er et av de andre prosjektene som er foreslått inn i bypakka, og i det prosjektet skal flere ulike trafiksikkerhetstiltak langs strekningen vurderes.

Innspillet er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 3: Miljøvennlig transport, klimagassutslipp og nullvekstmålet
- Tema 6: Trafikk
- Tema 13: Kostnader og finansiering

### 3.6.7 Vidar Sølling, Humleveien 23, 3172 VEAR

*Saksnummer 23/08194-13 og 14*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Foreslår at det bygges fire felt hele veien fra Sem frem til krysset på Kjelle. Mener den vil medføre mye kø hvis det bare blir fire felt frem til Jarlsberg.

Er skeptisk til utformingen av dagens rundkjøring og mener den trafikken fra Sem som skal gjennom rundkjøringen kan holde stor fart. Dette vanskeliggjør trafikkflyten på fv. 303. Har vedlagt karttegning på alternativt forslag.

Har også spørsmål i tilknytning til det sørgående løpet av i av tunnelen og hvordan dette vil kunne påvirke Humleveien 26.

### **Kommentar:**

Når ny fastlandsforbindelse bygges vil trafikken mellom Jarlsberg og Kjelle gå ned. Det er derfor ikke behov for å utvide denne delen, og derfor bestemt at denne strekningen skal beholde dagens to felt. Dette sparer i tillegg matjord.

Trafikkberegninger av den nye rundkjøringen på Jarlsberg viser at den vil avvikle trafikken på en akseptabel måte. Den nye rundkjøringen vil bygges en del større enn dagens rundkjøring, noe som vil føre til bedre avbøying og dermed lavere fart.

Det er riktig at det sørgående løpet av Hogsnestunnelen vil gå omtrent rett under det nordøstre hjørnet av Humleveien 26. Det vil være omtrent 45 m fjell mellom tunnelen og eiendommen. Når tunnelen sprenges rett under Humleveien 26 vil nok dette merkes godt. Men det skal gjøres på en slik måte at det ikke medfører skader med god margin. Det legges opp til SMS-varsling av sprengninger i forkant.

### **3.6.8 Joachim Lunden,**

*Saksnummer 23/08194-16*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Mener det er behov for ny fastlandsforbindelse snarest.

### **Kommentar:**

Merknaden tas til orientering.

### **3.6.9 Christopher Haugan, chrishaugan@gmail.com**

*Saksnummer 23/08194-17*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Etterspør kontaktinformasjon og informasjon vedrørende salg av hus i fremtiden. Har også spørsmål om veitraseen kan endres de neste månedene, samt om det kan bli endringer av hvilke hus som skal kjøpes opp.

### **Kommentar:**

Eiendommen i Ravnveien 7 inngår ikke i reguleringsplanen og blir ikke direkte berørt av planen.

Det er gjort støyberegninger og reguleringsplanen viser støyskjermer/voller langs ny vei. Eiendommen vil også bli vurdert for lokale støytiltak. Det tas kontakt i forbindelse med byggprosjekteringen i god tid før byggestart. Lokale tiltak kan være lokalskjerm, skjernet uteplass og eventuelt fasadetiltak.

### 3.6.10 Jan Christian Waszink, Røsslyngveien 13 B, 3173 VEAR

Saksnummer 23/08194-18

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Er mot fastlandsforbindelsen, og mener at pengene burde vært brukt på skole, helse, omsorg med mer.

#### **Kommentar:**

Tas til orientering

Prioritering av penger er et politisk spørsmål. Hvis prosjektet skal bygges er det avhengig av at det prioriteres i politiske beslutninger.

### 3.6.11 Linda Vibeto, Fjellveien 33, 3121 NØTTERØY

Saksnummer 23/08194-19

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Viser til det vernede fuglereservatet i nærheten av broen. Etterspør hvilke ekspertråd som er innhentet, og hvordan fuglelivet på Ilene påvirkes av broen. Viser også til Ilene som rekreasjonsområde, og etterspør hvilke vurderinger som er gjort i forbindelse med å sette opp en bro i nærheten av dette området.

Foreslår å lage en høy bro parallelt med Kanalbrua. Eventuelt en underjordisk tunnel som ikke påvirker byen, naturreservatet eller boligområdene. Etterspør begrunnelse på hvorfor man falt ned på bro med den beliggenheten.

#### **Kommentar:**

Det er dokumentert i konsekvensutredningen samt i naturmangfoldrapporten for reguleringsplanen at Ilene kan bli indirekte påvirket av planene. Det kan dreie seg om fare for kollisjon mellom fugler på trekk og brua. Anleggsarbeidet kan også medføre forstyrrelser for Ilene. Dette er kjente mulige negative konsekvenser som bypakka bestreber seg på å minimere så godt det lar seg gjøre. Involverte i prosessen har vært fugleinteresserte, ornitologer og biologer hos interesseforeninger, uavhengige konsulenter og offentlige etater.

Prosjektets påvirkning av Ilene som rekreasjonsområde er i konsekvensutredningen i forbindelse med kommunedelplanen vurdert som ubetydelig. Avstanden til brua er stor, og det er ingen dagstrekning i nærheten av reservatet.

Løsningen som foreligger, er et resultat av faglige og politiske prosesser hvor andre alternativ av ulike årsaker har blitt silt ut underveis.

Innspillet er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 2: Tidligere utredninger

### 3.6.12 Anders Bahr, Thueveien 15, 3121 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-20 og 40*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Har vannvarmepumpe med tilhørende borebrønn som kan bli berørt av tunnelen under Teieskogen. Borebrønnen går ned til mer enn 100 meter. Ber om å bli holdt orientert om det videre arbeidet som berører eiendommen, slik at det kan komme frem til gode og praktiske løsninger.

#### **Kommentar:**

Reguleringsplanene viser en sikringszone rundt tunnelene på 20 meter i alle retninger. Det er gitt bestemmelser om at det ikke kan sprenges, bores, peles eller bores etter grunnvann eller jordvarmeanlegg innenfor disse sikkerhetssonene. Tillatelse til slike arbeider må avklares med veieier Vestfold og Telemark fylkeskommune.

Det har vært dialog med eiendommer som har jordvarmeanlegg eller eiendommer som ønsker dette i fremtiden. Eventuelle spørsmål knyttet til jordvarmeanlegg kan håndteres under grunnervsprosessen.

Det vises til kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema»:

- Tema 11: Grunnerv.

Det vil ved grunnerv og detaljprosjektering gitt god informasjon til berørte, og det vil også bli gjort registreringer og satt ut rystelsesmålere i forbindelse med tunnelsprenging.

Videre dialog knyttet til merknadene kan håndteres under grunnervsprosessen.

### 3.6.13 Line Holtan, Hellaveien 16 B, 3140 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-21*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Etterlyser informasjon om belastningen på Hellaveien/Amundrødveien/Munkerekkeveien. Mener alle fra Tjøme/sør for Borgheim vil benytte seg av denne løsningen, også når broa er åpen. Bekymret for trafiksikkerheten for barn og unge, da området mangler sikre overganger og sykkel- og gangvei. Har flere konkrete forslag til tiltak. Ber om hjelp til å finne og forstå vurderingene og konklusjonen i saken.

#### **Kommentar:**

Det er ca. 1/3 av bilistene som i dag bruker Kanalbrua som beregnes å bruke den nye forbindelsen, de fleste skal inn til Tønsberg sentrum og kommer fortsatt bruke Kanalbrua. Det må vurderes tiltak for å regulere trafikken og øke trafiksikkerhetens langs strekningen Amundrødveien og Munkerekkeveien. Deler av strekningen har ikke tilbud for gående og syklende per i dag. Det er i prosjektporteføljen for bypakka foreslått et eget prosjekt (midler avsatt) for denne strekningen. Det må vurderes nærmere hva som er de beste og mest effektive tiltakene for å ivareta trafiksikkerheten og fremkommeligheten for myke trafikanter.

Det er ikke ønskelig med trafikkøkning på sideveinettet som følge av dette tiltaket, og eventuelle uønskede trafikale virkninger må vurderes og eventuelle stedstilpassede tiltak iverksettes. Konkrete forslag til tiltak er notert.



Du finner mer informasjon om Amundrødveien og Munkerekkeveien, og om anleggsgjennomføring, massetransport og håndtering av overskuddsmasser under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema»:

- Tema 6: Trafikk
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport

Stenging av tunell for drift og vedlikehold kommer i størst mulig grad skje nattetid når trafikkmengdene er små og påvirker derfor ikke sideveinettet i noen større grad.

### 3.6.14 Wilhelm E. Eidsgaard, weidsga@online.no

*Saksnummer 23/08194-22*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

En ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy er på overtid, og støtter bro over Vestfjorden. Grenseløst begeistret for planene. Hensynet til Helse, Miljø og Sikkerhet for alle fastboende og ferierende i Tønsbergregionen må prioriteres.

#### **Kommentar:**

Merknaden tas til orientering.

### 3.6.15 Gunnar Smidsrød, Bieveien 52, 3172 VEAR

*Saksnummer 23/08194-23*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Mener kostnader og planer er stipulert langt over det faktiske behovet. Etterspør en parallell kanalbro, og foreslår å ekspropriere nødvendige eiendommer fra kanalbroen til Kilen for å bygge firefelts vei og rundkjøring i 2 plan på Kilen. Mener dette vil koste ¼ av dagens stipulerte kostnad. Da får man også benyttet Frodeåstunnelen som avlastning til trafikken i sentrum, og broen kan vedlikeholdes og stenges uten problem. Mener i tillegg at oppgradering av veien inn mot E18 må beregnes.

#### **Kommentar:**

Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående tidligere utredninger, trafikk og kostnader og finansiering.

Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 6: Trafikk
- Tema 13: Kostnader og finansiering

### 3.6.16 Åge Simonsen, Brages vei 16, 3128 NØTTERØY

Saksnummer 23/08194-25

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Viser til at det er foreslått innsnevring av gamle kanalbro fra fire til to filer for bilene, og to filer bare for busser. Mener konsekvensen blir unødvendig bilkø ved Mammutkrysset og kanalen, tillegg til at dette kjøremønsteret tvinger bilene som skal østover til å kjøre mye lenger enn nødvendig. Mener derfor reguleringsplanen ikke er miljøvennlig.

Mener planlagt stenging av Nedre Langgate for biltrafikk vil medføre problemer for alle som ferdes i Tønsberg. Alle må kjøre mye lenger enn nødvendig og det blir kø i Stoltenbergs gate. Mener det er unødvendig å stenge denne veien når ny fastlandsforbindelse er på plass fordi de som skal sørover kjører den nye brua. Å gjøre det lettere å sykle og gå hjelper ikke de som må kjøre fordi de bor et stykke unna. Er bekymret for at dette vil medføre at byen blir lite attraktiv som både handels- og turistby.

Viser til Presterødbakken som eksempel på dårlig planlegging.

#### Kommentar:

Innspillet tar opp spørsmål knyttet til prioritering av ulike trafikanter på innfarten fra Færder og i Nedre Langgate. Det vises derfor til de prosjektutløsende behovene for Bypakke Tønsberg-regionen, som er å få på plass en ny samfunnssikker fastlandsforbindelse og håndtere trafikkøkningen fra forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte.

Det er riktig at det skal utredes muligheter for å bruke to av dagens felt over Kanalbrua til kollektiv- eller sambruksfelt, og at Nedre Langgate planlegges stengt for gjennomkjøring for bil. Dette er tiltak som er planlagt gjennomført for å bedre fremkommeligheten for buss, gange og sykkel. Tiltakene bygger opp under målene satt for bypakka. Tiltakene medfører noen endringer for biltrafikk mht. kjøremønster, men Tønsberg sentrum vil fortsatt være tilgjengelig for privatbiler. I rush vil det kunne bli kø for privatbiler på Kanalbrua inn/ut av sentrum. Omfanget blir omtrent som i dag og må anses som normalt i et byområde.

Merknaden tar videre for seg prinsipielle spørsmål angående miljøvennlig transport, trafikk og lokal og regional utvikling.

Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 3: Miljøvennlig transport, klimagassutslipp og nullvekstmålet
- Tema 6: Trafikk
- Tema 14: Lokal og regional utvikling

### 3.6.17 Svein Bråthen, Svarttrastvegen 41, 6425 MOLDE

Saksnummer 23/08194-26

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Mener østforbindelsen fra 2014 har vesentlig bedre egenskaper enn det alternativet som er valgt, med mindre man går mer radikalt til verks med styrking av kollektivtilbud og begrensning av

biltrafikken. Hevder østforbindelsen kan bygges trinnvis, og den tar korteste vei til byen for folk flest på alvor.

#### **Kommentar:**

Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående miljøvennlig transport og tidligere utredninger. Det er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 3: Miljøvennlig transport, klimagassutslipp og nullvekstmålet
- Tema 2: Tidligere utredninger

### 3.6.18 Målfrid Halvorsen og Sverre Skagen, Labakken 53, 3142 VESTSKOGEN

*Saksnummer 23/08194-27*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Sterkt imot ny bro til Smørberg fra Ramdal. Mener det er dyrt, en stor omvei til Tønsberg og rasering av naturen. Foreslår parallellbro over kanalen, med videreføring til Kilen, utbedring av kollektivtrafikken og sykkel- og gangveier.

#### **Kommentar:**

Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående tidligere utredninger, miljøvennlig transport, miljøtema og kostnader og finansiering.

Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 3: Miljøvennlig transport, klimagassutslipp og nullvekstmålet
- Tema 7: Miljøtema

### 3.6.19 Mads Andresen, Stalsbergveien 25, 3128 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-28*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Vil ha ny folkeavstemning. Mener det er valgt en kostbar løsning, og at den er basert på «gratis penger» fra øvrig hold. Anbefaler Hella-løsningen med tunnel.

#### **Kommentar:**

Hella-løsningen har vært utredet og alternativet ble silt ut i en tidligere planfase. Sandefjord kommune har heller ikke vært positiv til en løsning i retning Hella. Prosjektet finansieres med bompenger. Disse temaene er nærmere omtalt i kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 13: Kostnader og finansiering.

### 3.6.20 Joachim Poppe–Holmdahl, Odins vei 10, 3128 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-32*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Anbefaler at rømmningstunnelen som skal gå parallelt med Teietunellen bygges gjennomgående, slik at den kan brukes som gang- og sykkelvei mellom Kolberg og Ramdal på Nøtterøy. Mener dette vil underbygge og forsterke målet om utvidet bruk av gange og sykkel i bypakka.

#### **Kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Behovet for en gang-/sykkelforbindelse mellom Ramdal og Kolberg vurderes å være begrenset, men det vil bli foretatt en ny vurdering før byggestart i forbindelse med byggprosjekteringen.

For mer informasjon se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 8: Tekniske forhold

### 3.6.21 Egil Kiserud, Skjærnesv. 105, 3159 MELSOMVIK

*Saksnummer 23/08194-33*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Uttrykker sterke motforestillinger mot foreslått traseen. Stiller spørsmål ved hvor mange som vil bruke den foreslåtte fastlandsforbindelsen. Underbygger spørsmålet ved å vise til en trafikkundersøkelse i Tønsberg blad som viste at rundt 80% skal mot Tønsberg sentrum eller nord og øst for byen. Er skeptisk til høye bompenger, og spør om bompengene vil bli 100 kroner hver vei. Mener høye bompenger vil gi lavere bruk.

Mener en ny fastlandsforbindelse bør bygges der trafikkgrunnlaget er størst. Enten ny vei fra Kaldnes mot Kjeller/Korten eller en bro eller tunnel i nærheten av eksisterende kanalbro.

#### **Kommentar:**

Eksisterende Kanalbru kan fortsatt brukes av de trafikanter som skal inn til Tønsberg sentrum, og det er den trafikk som skal videre mot E18 som er beregnet å ta ny fastlandsforbindelse. Det er utført nye bompengeregninger, og foreslått bompengesystem som du kan lese mer om i kapittel 2.13.2. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående tidligere utredninger, trafikk og kostnader og finansiering. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 6: Trafikk
- Tema 13: Kostnader og finansiering

### 3.6.22 Christer Teigen, Kløverveien 3, 3120 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-34*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Spørsmål knyttet til erverv av tilstøtende eiendom.

#### **Kommentar:**

Innspill tas til etterretning og vurderes i grunnervvsfasen.

### 3.6.23 Nina Larsen, Munkerekkeveien 52, 3128 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-35*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Bekymret for dårlig grunn i Munkerekkeveien, og konsekvensene av mulig anleggstransport. Stiller spørsmål om hvor overskuddsmassene skal fraktes, erstatningsplikt ved setningskader på grunn av massetransport.

#### **Kommentar:**

Av rapporten for anleggsgjennomføring fremkommer det at Munkerekkeveien sørover fra anleggsområdet ikke bør benyttes som anleggsadkomst av hensyn til beboere, trafikk- og grunnforhold. For merknader som gjelder massetransport, og spørsmål knyttet til eventuell erstatning se videre under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema»:

- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport
- Tema 11: Grunnervv

### 3.6.24 Paulo Marcelo de Faria, Smidsrødveien 35, 3120 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-39*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Ønsker vi en dialog med kommunen om et eventuelt bytte av mark i forbindelse med grunnervv.

Oppsummert har vi et ønske om:

1. Ny innkjørsel legges før veiarbeidet på Smidsrødveien påbegynnes.
2. Høy og solid støyvegg mot trafikken/veien slik at eiendommen skjermes mest mulig og i alle retninger.
3. Markbytte hvor brukt areal av fra eksisterende eiendom mot Smidsrødveien byttes mot tilsvarende areal fra gårdnr. 1, bruksnr. 740, som beskrevet ovenfor (dersom den eiendommen overtas av kommunen).

#### **Kommentar:**

Reguleringsplanforslaget viser at dagens avkjørsel til fv. 309 Smidsrødveien stenges og at det opparbeides ny atkomst til Lundgaardsveien. Denne etableres og tas i bruk før dagens avkjørsel fjernes.

Det er foretatt støyberegninger og eiendommen i Smidsrødveien 35 vil bli utredet for lokale støytiltak. Dette gjøres i forbindelse med detaljprosjekteringen i god tid før byggestart. Det vil bli tatt kontakt og gitt god informasjon i forkant.

Det er fremmet et ønske om erstatningsarealer som kompensasjon for erverv til ny rundkjøring. Dette tas til etterretning og vil bli vurdert i grunnervervfasen når bruken av naboeiendommen er avklart. Det samme gjelder endringer på traseen for atkomstveien til Lundgaardsveien.

Til merknadene knyttet til grunnervervsprosessen og spørsmål om erstatning, vises det til kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema»:

- Tema 11: Grunnerverv

Videre dialog knyttet til merknadene kan håndteres under grunnervervsprosessen.

### 3.6.25 Lene og Tallak Brataas, Ravnveien 4, 3128 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-41*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Har flere bekymringer i tilknytning til erverv av deler av eiendommen. Er også bekymret for skader på egen bolig som følge av byggearbeid. Er også bekymret for støy og forurensing, både under byggeprosessen og når veien er åpnet. Er også bekymret for støy fra snuplass etter at arbeidet er ferdig. Stiller seg negative til erverv av eiendom. Mener både midlertidig og permanent erverv vil ha negative konsekvenser, blant annet i tilkomst til bod og garasje, mulighet til å gjerde inn tomten, samt tilgang til parkeringsplass. Ønsker å diskutere muligheten for å bli kjøpt ut.

#### **Kommentar:**

Merknaden tas til orientering og innspill vedrørende spesielle tema for dere tas med videre.

Til merknadene knyttet til grunnervervsprosessen og spørsmål om erstatning, vises det til kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema»:

- Tema 11: Grunnerverv

Videre dialog knyttet til merknadene kan håndteres under grunnervervsprosessen.

Utfyllende svar vedrørende anleggsgjennomføringen, grunnforhold og områdestabilitet, og støy kan leses i kapittel 2:

- Tema 4: Lokalmiljø
- Tema 9: Grunnforhold
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport

Vendehammer i Ravnveien er justert og flyttet nærmere Munkerekkveien. Dette er lagt inn på plankartet og arealinngrepet er redusert.

### 3.6.26 Tord Fjordheim Onstein, Myrhamna 4, 3173 VEAR

Saksnummer 23/08194 - 43

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Bekymret for fremtidig trafikkavvikling i rundkjøring ved bunnen av Hogsnesbakken. Ber om kontakt med representant som kan forklare hvordan kapasitetsberegninger er gjort i fagrappporten for trafikk.

#### Kommentar:

Innspillet er besvart muntlig og Merknaden tas til orientering. Bypakkas vurdering er at dette ikke vil bli et problem og at det vil kunne være tiltak som i så tilfelle kan vurderes.

### 3.6.27 Astrid Evju, Øydis Vei 17 A, 3122 TØNSBERG

Saksnummer 23/08194-44

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Kritisk til behovet for ny fastlandsforbindelse. Viser til rapporten fra Metier og Møreforskning, som ifølge innsender påpeker at behovet for ny fastlandsforbindelse pga samfunnsikkerhet er lite drøftet og svakt dokumentert.

Viser til målene for bypakka, og stiller spørsmål om hva som er miljøvennlig ved å bygge ned dyrkbar mark og natur, bygge en vei som stimulerer til økt bruk av egen bil, eller å bygge en bru over Vestfjorden når det meste av trafikken fra Færder går inn til byen eller mot Oslo.

Er kritisk til størrelsen på prosjektet, og mener en enkel parallell bru til dagens Kanalbru hadde løst behovet for samfunnsikkerhet, i tillegg til gangbrua. Mener også at det finnes andre tiltak enn bru over Vestfjorden som kan redusere køen, blant annet samkjøring, stimulering til kjøring utenfor rushtid, mer satsing på kollektivtrafikk og bedre tilrettelegging for sykkel og gange.

Stiller spørsmål om vi fortsatt skal planlegge med bilen i førersetet, og foreslår å bruke midlene til brua på myke trafikanter og kollektivtilbud. Mener kollektivtilbudet ville blitt formidabelt, og deler av veien kunne forbeholdes gående og syklene.

Mener at Tønsberg-regionen bør ha en målsetting om å stabilisere/ redusere privatbilismen. Stiller spørsmål om innbyggerne i Tønsberg ønsker å betale bompenger i lang tid fremover.

#### Kommentar:

Merknaden tas til orientering.

Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og mål, tidligere utredninger, miljøvennlig transport, samfunnsikkerhet og beredskap, trafikk, kostnader og finansiering samt lokal og regional utvikling.

Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dett ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 3: Miljøvennlig transport, klimagassutslipp og nullvekstmålet
- Tema 5: Samfunnsikkerhet og beredskap
- Tema 6: Trafikk
- Tema 13: Kostnader og finansiering



### 3.6.28 Tom Valdemarsson, Ballblomveien 7 B, 3150 TOLVSRØD

*Saksnummer 23/08194-45*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Spørsmål knyttet til eiendommer tett inntil planlagt tunnelåpning på Ramberg. Etterspør ordning for verditap på eiendommer for de som ikke blir kjøpt fri.

#### **Kommentar:**

Til merknadene knyttet til grunnervvervsprosessen og spørsmål om erstatning, vises det til kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema»:

- Tema 11: Grunnerverv

### 3.6.29 Jan Arild Lier, Munkerekkeveien 118, 3142 VESTSKOGEN

*Saksnummer 23/08194-46*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Oppsummerer prosess frem til dagens løsning, og er kritisk til denne. Er negativ til enkeltløp i tunnelen fra Ramberg til Kolberg. Mener dette vil gi økt belastning på Amundrødveien/Munkerekkeveien, med henvisning til Statens Vegvesen ÅDT fremtidsberegning. Viser til at Munkerekkeveien i dag har trafikale utfordringer, og er bekymret for at dette kan bli verre med ny fastlandsforbindelse. I tillegg er innsender bekymret for økt trafikkstøy. anbefaler at vedtaket om å fjerne to løp skrinlegges (Færder-Nøtterøyveien-Kirkeveien (308), Nøtterøyveien-Smidsrødveien (309). Peker på at dette ikke vil ha stor betydning for sluttsummen, men stor betydning for trivsel i boligområdet. Dersom prosjektet blir gjennomført må det ytterligere farts- og bilreducerende tiltak til i Amundrødveien/Munkerekkeveien.

Vedlegg til innspill: Bilder som viser historisk utvikling i Munkerekken 7.

#### **Kommentar:**

Nullvisjonen er en viktig føring for prosjektet, og tiltak på strekninger hvor det i dag ikke er et tilbud til myke trafikanter prioriteres i bypakka, inkl. gange- og sykkelvei langs Amundrødveien/Hellaveien. Det er ikke ønskelig med trafikkøkning på sideveinettet som følge av dette tiltaket, og eventuelle uønskede trafikale virkninger må vurderes og eventuelle stedstilpassede tiltak iverksettes.

I 2021 behandlet partene i bypakka en egen sak om nedskalering av prosjektet. Det var stort behov for å kutte kostnader, og en ett-løps tunnel er fortsatt i tråd med veinormalene.

Innspillene vedrørende anleggspføring, massetransport og om Amundrødveien og Munkerekkeveien er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dett ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 4: Lokalmiljø
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport

- Tema 13. Kostnader og finansiering

### 3.6.30 Kevin Moe Ripe, Munkerekkeveien 58, 3128 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-47*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Stiller spørsmål til utredningen av de miljømessige konsekvensene av tiltaket. Hvor skal eksempelvis 450 000 kubikkmeter med masser fra tunnelbygging deponeres, og hvilke konsekvenser har det? Etterspør kostnadsjustering til 2023-kroner.

Etterspør avbøtende tiltak langs Munkerekkeveien som følge av økt trafikkmengde.

#### **Kommentar:**

Merknaden tas til orientering.

Nullvisjonen er en viktig føring for prosjektet, og tiltak på strekninger hvor det i dag ikke er et tilbud til myke trafikanter prioriteres i bypakka, inkl. gange- og sykkelvei langs Amundrødveien/Hellaveien. Det er ikke ønskelig med trafikkøkning på sideveinettet som følge av dette tiltaket, og eventuelle uønskede trafikale virkninger må vurderes og eventuelle stedstilpassede tiltak iverksettes.

Du finner informasjon om Amundrødveien og Munkerekkeveien og anleggsgjennomføring samt massehåndtering under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema»:

- Tema 4: Lokalmiljø
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport

### 3.6.31 Heidi og Kjetil Nilsen, Munkerekkeveien 74, 3128 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-49*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Bor i Munkerekkeveien, og har spørsmål i tilknytning til massetransport, omdirigering av trafikk ved fremtidig stengning av tunnel, dimensjonering av fylkesvei 3098 sørover i Munkerekkeveien, samt grunnforhold.

#### **Kommentar:**

Stenging av tunell for drift og vedlikehold kommer i størst mulig grad skje nattetid når trafikkmengdene er små og påvirker derfor ikke sideveinettet i noen større grad.

Innspillene vedrørende anleggsføring, massetransport og Munkerekkeveien er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dett ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 4: Lokalmiljø
- Tema 6: Trafikk
- Tema 8: Grunnforhold
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport

### 3.6.32 Øistein og Anne Britt Gauslaa, Bekkeveien 5, 3173 VEAR

*Saksnummer 23/08194-50*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Mener byggingen av ny Fastlandsforbindelse medfører store ulemper for eiendommen og ber om at den blir innløst i sin helhet.

Hevder at arealene som blir igjen etter at Fastlandsforbindelsen er for små til å kunne drives på noen fornuftig måte og ber Tønsberg kommune omdefinere disse til et annet formål.

#### **Kommentar:**

Det er ikke aktuelt for prosjektet å foreslå at arealformålet skal omdefineres/omreguleres. Dette må avklares med Tønsberg kommune.

Det er i reguleringsplanen utarbeidet en egen fagrapport om anleggsgjennomføringen. Denne omtaler bl.a. anleggsgjennomføringen, faseplaner og trafikkavvikling. Det er også lagt inn en del forpliktende krav til anleggsgjennomføringen, ytre miljø, støy og luftkvalitet i reguleringsbestemmelsene.

Til merknadene knyttet til grunnervsprosessen og spørsmål om erstatning, og temaene over vises det til kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport
- Tema 11: Grunnerv

Videre dialog knyttet til merknadene kan håndteres under grunnervsprosessen.

### 3.6.33 Gaute Nordbotten, Tørkoppveien 15, 3142 VESTSKOGEN

*Saksnummer 23/08194-51*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Innsender mener at reguleringsplanen ikke oppfyller Samferdselsdepartementet sin beslutning når det gjelder dimensjoneringsklasse og standard, og at klasse H6 og H7 bør benyttes samt viser til Håndbok N100- utgave 2014. Har kommentarer til utforming av vei, blant annet tette kryss ved travbane og butikkene. I uttalelsen påpekes at lav standard med flere rundkjøringer vil gi lang kjøretid fra Færder og ut til E18. "Ny fastlandsforbindelse" er ikke dimensjonert som motorvei. Mener ettløpstunnel er for farlig å kjøre i fra Kolberg til Ramberg. Foreslår at det bygge to løp, og at den ene inntil videre brukes som rømningstunnel. Mener hengebru ikke bør velges, og argumenterer for valg av samvirkebru. Er også negativ til utformingen av gang- og sykkelvei over hengebrua.

#### **Kommentar:**

Merknaden tas til orientering.

Håndboka har kommet i ny utgave i 2022 og veiklassene H6 og H7 er tatt ut av håndboka. Det vises til tema-kapittel 2.6.1 der det beskrives hvilken veiklasse som er benyttet i foreliggende reguleringsplan og hvilke fartsgrenser som er lagt til grunn ved dimensjonering.

Avstanden fra Færder til E18 via ny fastlandsforbindelse er på 6 – 8 km og kan tilbakelegges på 6 – 8 minutter og det er beregnet god kapasitet i alle kryssområdene. Målsetning i prosjektet er en ny og robust fastlandsforbindelse som avlaster Tønsberg sentrum.

Ett tunnelløp i Teietunnelen har en beregnet trafikkmengde på 10.200 kjøretøy pr døgn, og dette er i tråd med Håndbok N500 – Vegtunneler. Det er en målsetning i bypakka at det skal være nullvekst for personbiler.

Spørsmål om brutype er utredet i flere omganger, og det er laget forprosjekt for både hengebru og samvirkebru. Samvirkebru er ikke anbefalt av flere årsaker som grunnforhold i Vestfjorden og fare for skipsstøt på fundamentene.

Merknaden tar også for seg prinsipielle spørsmål angående tidligere utredninger, miljøvennlig transport, samfunnssikkerhet og beredskap, trafikk, tekniske forhold, kostnader og finansiering.

Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 3: Miljøvennlig transport, klimagassutslipp og nullvekstmålet
- Tema 5: Samfunnssikkerhet og beredskap
- Tema 6: Trafikk
- Tema 8: Tekniske forhold
- Tema 13: Kostnader og finansiering

### 3.6.34 Margrethe Nordskott og Anders Døvle, Smidsrødveien 54, 3120 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-52*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Bekymret for sikkerheten til skolebarn som bor sør for Bekkeveien. Mener en planskilt løsning vil bedre forhold for gående, syklende og bilister. Har forslag til forbedringer og tiltak.

#### **Kommentar:**

Trafikksikkerhet er vektlagt i arbeidet med reguleringsplanen. Bekkeveien er utformet som gate med 2-sidig fortau og med skiltet hastighet på 40 km/t.

Kryssing av Bekkeveien skjer med opphøyd gangfelt, forsterket belysning og midtrabatt slik at veien kan krysses i 2 etapper.

Vi er kjent med at flere syklistene krysser Bekkeveien med stor hastighet. Krysset bygges om til stor rundkjøring som gir god avbøying og som vil dempe hastigheten. Boligene i Smidsrødveien 34 og 36 rives for å skaffe bedre siktforhold i kryssområdet.

Skiltet hastighet i Smidsrødveien er ikke et reguleringstema, men vil bli vurdert før trafikken settes på ny fastlandsforbindelse.

### 3.6.35 Hanna Marie Mølmen, Friggs vei 2B, 3128 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-56*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Mener planen er mangelfullt utredet når det gjelder trafiksikkerhet, særlig for myke trafikanter. Er bekymret for Munkerekkeveien. Etterspør kostnadsoverslag basert på 2022-priser. Etterlyser mer informasjon om bomringen. Har spørsmål knyttet til miljøforurensning fra luftetårnene i Teieskogen, og hvorvidt dette vil påvirke dyreliv, brukere, støynivå mm. Etterspør også informasjon om støy fra Teietunnelen og Ramberg tunnelen. Stiller spørsmål ved lovligheten ved støyforurensningen i tette boligstrøk, og etterspør informasjon om forebyggende tiltak. Er skeptisk til bruens påvirkning av landskapsbildet, og er bekymret for at brua vil utkonkurrere Slottsfjellet. Er bekymret for nedsatt markedsverdi på eiendom, og spør hva fylkeskommunen vil gjøre med dette. Mener man må vite hva prosjektet koster i 2022-kroner før prosjektet eventuelt godkjennes.

#### **Kommentar:**

Spørsmål om brutype er utredet i flere omganger, og det er laget forprosjekt for både hengebru og samvirkebru. Samvirkebru er ikke anbefalt av flere årsaker som grunnforhold i Vestfjorden og fare for skipsstøt på fundamentene.

Innspillene vedrørende grunnverv, Munkerekkeveien/Amundrødveien, kostnadsnivå, støy og innspill vedrørende luftetårnet er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 4: Lokalmiljø
- Tema 6: Trafikk
- Tema 7: Miljøtema
- Tema 8: Tekniske forhold
- Tema 13: Kostnader og finansiering

### 3.6.36 Johan Klaar, Lundgaardveien 1, 3120 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-58*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Ber om å flytte busstoppet Bekkeveien 50-100 meter lenger nordover. Kartutsnitt vedlagt.

#### **Kommentar:**

Buss-stopp "Bekkeveien" inngår ikke i reguleringsplanen og forblir uendret. Leskur/glasshus er en ønsket løsning for alle buss-stopp i nordlig retning mot Teie og Tønsberg sentrum.

### 3.6.37 Bjørnar Torgersen, Liaveien 21, 3173 VEAR

*Saksnummer 23/08194-59*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Er mot den foreslåtte fastlandsforbindelsen med bru Ramberg-Smørberg. Mener parallellbru ved Kanalbrua er en bedre løsning.

#### **Kommentar:**

Innspillet tas til orientering.

For mer informasjon se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema»:

- Tema 2: Tidligere utredninger

### 3.6.38 Eva Langli Torgersen, Liaveien 21, 3173 VEAR

*Saksnummer 23/08194-60*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Er mot den foreslåtte fastlandsforbindelsen med bru Ramberg-Smørberg. Mener parallellbru ved Kanalbrua er en bedre løsning.

#### **Kommentar:**

Innspillet tas til orientering.

For mer informasjon se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema»:

- Tema 2: Tidligere utredninger

### 3.6.39 Anne Josefsen, ajosefs@yahoo.no

*Saksnummer 23/08194-61*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Negativ til ny fastlandsforbindelse. Mener den vil rasere boområder og Teieskogen, og at den allerede er for liten. Skeptisk til luftetårn i Teieskogen, og bekymret for miljøpåvirkningen.

Også bekymret for matjord, fjerning av vernede eiketrær, overskuddsmasser og kostnader.

#### **Kommentar:**

Merknaden tas til orientering. I 2021 behandlet partene i bypakka en egen sak om nedskalering av prosjektet. Det var stort behov for å kutte kostnader, og en ett-løps tunnel er fortsatt i tråd med veinormalene.

Luftetårn i Teieskogen er et grep for å bedre luftkvaliteten for boliger som ellers ville kunne bli berørt. Det er flere som har hatt spørsmål knyttet til luftetårn, inkludert fotavtrykk, luft- og støyforurensing m.m., og dette er derfor nærmere omtalt i kapittel 2.8.1 Luftetårn.

For mer informasjon om temaene innspillene berører se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema»:

- Tema 7: Miljøtema
- Tema 13: Kostnader og finansiering

### 3.6.40 Thor Boehlke, Holmenveien 20, 3120 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-62 og 95*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Negativ til ny fastlandsforbindelse, mener den for kostbar og ødeleggende. Skeptisk til prosessen frem til vedtak. Har tvil knyttet til blant annet deponeringsplan for utgravde masser, budsjettet og kostnader, bruk av jordbruksareal, miljøødeleggelser, samt valg av løsning over Ramberg/Smørberg. Stiller også spørsmål knyttet til grunnforhold og konsekvensanalyser.

#### **Kommentar:**

Innspillet tas til orientering.

Mer informasjon om historikken og det som ligger bak valget av løsning, anleggsgjennomføring, masstranport, hensyn til matjord og naturmangfold, luftetårnet i Teieskogen samt merknader vedrørende grunnforhold kan det leses om i kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema» Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 7: Miljøtema
- Tema 8: Tekniske forhold
- Tema 9: Grunnforhold
- Tema 11: Grunnerverv
- Tema 13: Kostnader og finansiering

Luftetårn i Teieskogen er et grep for å bedre luftkvaliteten for boliger som ellers ville kunne bli berørt. Det er flere som har hatt spørsmål knyttet til luftetårn, inkludert fotavtrykk, luft- og støyforurensing m.m.

### 3.6.41 Hilde og Dag Sundin, Munkerekkeveien 125, 3142 VESTSKOGEN

*Saksnummer 23/08194-65*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Protesterer på foreslåtte fastlandsforbindelse. Opptatt av miljø, trafiksikkerhet og økonomi. Mener det blir unødvendig lang kjørevei til Tønsberg sentrum. Opptatt av myke trafikanter og behovet for tilrettelegging for disse, særlig i Munkerekkeveien. Uenig i kjøremønsteret om Munkerekkeveien. Påpeker også at det er mye kvikkleira i området. Mener prosjektet er for kostbart, negativ til bompenger. Ønsker ny, parallell kanalbru. Etterlyser geotekniske vurderinger i hht. prosedyrene fra NVE. Har i tillegg spørsmål knyttet til frakt av løsmasser og mener naturvernet ikke er ivaretatt i Teieskogen.

#### **Kommentar:**

Merknaden tas til orientering.



Ang. kjøremønster: For dere som bor i Munkerekkeveien 125, vil naturlig veivalg med bil være å kjøre Munkerekkeveien nordover frem til rundkjøringen på Ramdal før dere tar over brua. Evt. kan dere benytte Kanalbrua. Eller ta buss eller sykle hvis det passer sånn.

Det er foreslått et eget prosjekt i bypakke for å bedre trafiksikkerhet og evt. regulere trafikkstrømmer på Amundrødveien/Munkerekkeveien.

For mer informasjon om temaene innspillet berører se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 6: Trafikk
- Tema 8: Tekniske forhold
- Tema 9: Grunnforhold
- Tema 11: Grunnerverv

### 3.6.42 Jan Petter Andersen, Vestliveien 2, 3128 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-69*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Mener at Ramberg/Smørberg må avsluttes i sin helhet. Ser vippebro mellom Kaldnes og Korten som mulig løsning, og viser til vedlagte tegninger. Mener at Ramberg/Smørberg er et overtramp mot samfunnsnyttien, og et ulovlig vedtak. Viser til at staten skal ta regionale hensyn, og mener dette ikke er tilfelle her, med referanse til motstanden fra beboerne. Mener det er usikkerhet knyttet til Rambergfjellets beskaffenhet, og stiler spørsmål om dette innebærer at flere boliger må rives. Etterlyser grunnundersøkelser. Kritisk til tungtransport av masser og anleggsmaskiner. Truer med politianmeldelse hvis det blir vedtak. Mener vippebro over Kaldnes/Korten igjen bør utredes, da jernbanen ikke skal gå i bro over Nøtterøy. Tegning av vippebru vedlagt.

#### **Kommentar:**

Merknaden tas til orientering.

Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og mål, tidligere utredninger, grunnforhold, anleggsgjennomføring og massetransport.

Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 9: Grunnforhold
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport

### 3.6.43 Lisbeth og Freddy Christensen, Lundgaardveien 12, 3120 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-70*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Godtar ikke utkjøring over egen tomt.

#### **Kommentar:**

Merknaden tas til orientering.

Til merknadene knyttet til grunnervervsprosessen og spørsmål om erstatning, vises det til kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema»:

- Tema 11: Grunnerverv

Videre dialog knyttet til merknadene kan håndteres under grunnervervsprosessen.

### 3.6.44 Marianne Enersgård, Kløverveien 2, 3120 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-71*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Mener det ligger mangelfulle og ufullstendige utredninger til grunn for reguleringsplanen. Etterlyser trygg kryssing av Bekkeveien i Færder, samt tegninger for støyskjerming av bebyggelsen. Svært negativ til luftetårn i Teieskogen. Påpeker viktigheten av skogen som et friluftslivsområde. Etterlyser utredninger ift. mulige skader og forurensning på plante- og dyreliv i skogen, fjorden og Ramsar-områdene. Negativ til endring av landskapsbildet som følge av broen, de store rundkjøringene og luftetårnene.

Etterlyser kartlegging av skredfare. Mener grunnundersøkelser på areal der det skal være midlertidige bygge- og anleggsområder bør foreligge før 2. gangsbehandling. Etterspør blant annet hvilke tiltak som blir gjort i området for å sikre hus og eiendommer mot utsklidninger, hvordan grunnforholdene blir påvirket i anleggsfasen og når det planlegges for 6000 biler i døgnet. Peker på at bakken rister lett når tunge kjøretøy passerer eller det gjennomføres anleggsarbeid i nærheten. Etterspør informasjon om måling av mulig setningsskader og eventuell erstatning. Har også spørsmål knyttet til verdiforringelse og eventuelt grunnerverv av hage.

Mener prosjektet et for omfattende, for kostbart, og at det ikke er behov for to fastlandsforbindelser på dette tidspunktet.

#### **Kommentar:**

Merknaden tas til orientering

Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 4: Lokalmiljø
- Tema 6: Trafikk
- Tema 7: Miljøtema
- Tema 8: Tekniske forhold

- Tema 9: Grunnforhold
- Tema 11: Grunnerverv
- Tema 13: Kostnader og finansiering

Videre dialog knyttet til merknadene kan håndteres under grunnervervsprosessen.

Vedrørende landskapsbilde vises det til tema 7: Miljøtema. For øvrig kan det kommenteres at sitatet i merknaden din er hentet fra KVVU-rapporten i 2013. Planleggingen har siden da gått gjennom flere faser med siling, detaljering og optimalisering. Senere fagrappporter formidler derfor ikke dette synet på løsningen.

### 3.6.45 Knut Holstrøm, Eikeveien 39C, 3120 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-72*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

På vegne av beboere i Eikeveien 39c Helgaseth og Holstrøm, samt i 39d fam. Malvåg

Spørsmål knyttet til verdiforringelse. Bekymret for støy og svevestøv i anleggsperioden og senere. Bekymret mulig av setteskader i boliger og grunn. Opptatt av at eikene i nærområdet ikke skal ødelegges, samt at miljøtårn i Teieskogen påvirker Teieskogen negativt, blant annet i forhold til miljøvern. Ber om rapport på kvikkleireutrenning.

Bilder lagt ved innspillet.

#### **Kommentar:**

Prosjektet forholder seg til gjeldene lovverk både det gjelder støy og forurensing, både i anleggsfasen og i permanent situasjon. Som støytiltak bygges voll med skjerm på toppen mot ny fastlandsforbindelse. Det er nødvendig å felle fire eiker (ikke syv) på Kolberg. I tillegg står ett tre i fare for å felles, men søkes bevart.

Luftetårn i Teieskogen er et grep for å bedre luftkvaliteten for boliger som ellers ville kunne bli berørt.

Grunnforholdene på Kolberg er godt kjent, og i prosjektet ligger det inne tiltak for å stabilisere grunnen. Det er utarbeidet en både en geoteknisk rapport om en rapport om områdestabilitet, hvor grunnforholdene på Kolberg er omtalt. Dette er lagt ut på bypakka sine hjemmesider og på kommunens hjemmesider.

For mer informasjon om temaene innspillene berører se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 7: Miljøtema
- Tema 4: Lokalmiljø
- Tema 8: Tekniske forhold
- Tema 9: Grunnforhold
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport
- Tema 11: Grunnerverv

### 3.6.46 Turid Hansen, Ferjeodden 35, 3145 TJØME

Saksnummer 23/08194-74

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Negativ til fastlandsforbindelsen. Mener den ikke dekker de som skal til Tønsberg. Mener kostnadene i tilknytning til prosjektet er for høye, og er negativ til bompenger. Opptatt av konsekvenser knyttet til støy, forurensning, trafiksikkerhet, eiendommer og arbeidsplasser. Negativ til prosessessen. Etterlyser vurdering av virkninger for arbeidsplassene i næringsbygg som blir berørt, samt mangfoldstilbudet og hobby/sportstilbudet i Færder. Ber om tall på hvor mange eiendommer som står i fare for å bli ekspropriert. Etterlyser kostnadsoverslag med nøyaktighetsgrad +/- 10% oppjustert etter 2023-kroner. Ber om vurdering av trafiksikkerhetskonsekvenser for blant annet Munkerekkeveien og Amundrødveien. Ber om vurdering av ÅDT på disse veiene, både nåtid og beregnet økning. Ber i tillegg om avbøtende trafiksikkerhetspolitikk. Ber om avklaring på hvor høyt luftetårnene blir, samt fotavtrykk i kvadratmeter, og om forslagsstiller har lagt høyde på luftetårnet fra Bragernestunnelen til grunn i sin antakelse om at det planlagte tårnet i Teieskogen. Kan ikke se at tenkelig luftforurensning som følge av det planlagte tårnet er blitt vurdert, og ber om dette, samt støy. Stiller spørsmål ved om det er behov for ny fastlandsforbindelse, og om dette kan forsvares i sammenheng med nullvekstmålet. Etterspør konkret hva som menes med plan for håndtering av masser og hvilke kriterier en slik plan skal ha.

#### Kommentar:

Det er flere utredninger og politiske vedtak som ligger til grunn for ny fastlandsforbindelse.

Det er krevende å bygge viktige samferdselsprosjekter i tettbygde strøk, og det kan medføre at noen er nødt til å flytte eller avstå hele eller deler av eiendommen sin for at det skal kunne bygges ny og mer samfunnsikker vei. Dette kan også gjelde næringsaktører, arbeidsplasser og ulike aktiviteter.

Imidlertid er ny fastlandsforbindelse i tillegg til å gi nær 30 000 innbyggere i Færder og Tønsberg en mer samfunnsikker forbindelse, et viktig tiltak for næringslivet. Ny fastlandsforbindelse vurderes som et viktig grep for videre utvikling av næringslivet i Færder kommune.

Aktivitetstilbudet som trekkes frem i høringsinnspillet vil forhåpentligvis kunne finne nye egnede lokaler. Videre utvikling av Kaldnes-området forventes videre å kunne tilføre nordre del av Nøtterøy både flere arbeidsplasser og økt aktivitetstilbud.

Det er alltid et mål om å inngå frivillige (minnelige) avtaler om grunnerverv. Erfaringsmessig er ekspropriasjon kun aktuelt i et mindretall av tilfellene der vi ikke kommer til enighet med grunneier.

Kostnadsanslag følger reguleringsplan. Kostnadsanslaget på vedtatt reguleringsplan er på +/- 10%. Kostnadene er oppgitt 2022-kroner. Det har imidlertid ikke vært noen prisvekst på veianlegg fra 3. kvartal 2022 til 2. kvartal 2023.

Nullvisjonen er en viktig føring for prosjektet, og tiltak på strekninger hvor det i dag ikke er et tilbud til myke trafikanter prioriteres i bypakka, inkl. gange- og sykkelvei langs Amundrødveien/Hellaveien. Det er ikke ønskelig med trafikkøkning på sideveinettet som følge av dette tiltaket, og eventuelle uønskede trafikale virkninger må vurderes og eventuelle stedstilpassede tiltak iverksettes.

Luftetårn i Teieskogen er et grep for å bedre luftkvaliteten for boliger som ellers ville kunne bli berørt. Det er flere som har hatt spørsmål knyttet til luftetårn, inkludert fotavtrykk, luft- og støyforurensning m.m.

For mer informasjon om temaene innspillene berører se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 8: Tekniske forhold
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport
- Tema 11: Grunnerverv

### 3.6.47 Jan Espen Gunnarsen Berg, Ravnveien 19, 3128 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-75*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Ikke imot fastlandsforbindelse i seg selv, men mener denne har for store konsekvenser for enkeltpersoner, bomiljø, natur og økonomi.

#### **Kommentar:**

Innspillet tas til orientering. Trasévalg for ny fastlandsforbindelse bygger på utredninger i flere faser, og politiske vedtak knyttet til disse.

For mer informasjon om temaene innspillene berører se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 13: Kostnader og finansiering.

### 3.6.48 Haldis Rabe Hansen og Tom Ivar Hansen, Grindstuveien 14, 3121 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-76*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Gjør oppmerksom på at de har energibrønn i Grindstuveien. Denne antas å komme i konflikt med planlagt tunnel. Ber om egen avtale, informasjon og inspeksjon.

#### **Kommentar:**

Reguleringsplanene viser en sikringszone rundt tunnelene på 20 meter i alle retninger. Det er gitt bestemmelser om at det ikke kan sprenges, bores, peles eller bores etter grunnvann eller jordvarmeanlegg innenfor disse sikkerhetssonene. Tillatelse til slike arbeider må avklares med veieier Vestfold og Telemark fylkeskommune.

Det vil ved grunnerverv og detaljprosjektering gitt god informasjon til berørte, og det vil også bli gjort registreringer og satt ut rystelsesmålere i forbindelse med tunnelsprenging.

Spørsmål knyttet til jordvarmeanlegg kan håndteres under grunnervvervsprosessen. Merknadene knyttet til grunnervvervsprosessen og spørsmål om erstatning og videre dialog knyttet til merknadene kan håndteres under grunnervvervsprosessen.

For mer informasjon se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema».

- Tema 11: Grunnerverv

### 3.6.49 Nicolai-Theodor Grøterud, Hogsnesbakken 77, 3172 VEAR

*Saksnummer 23/08194-77*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Negativ til prosjektet og skeptisk til prosessen. Mener prosjektet velger løsninger som er lite fremtidsrettet og samfunnsnyttig, med et for stort fokus på kostnadsbesparelser. Er spesielt kritisk til vegløsningene som er valgt i Jarlsbergområdet.

Viser til at NVE la inn bekymringsmelding om grunnforholdene på Jarlsberg. Skeptisk til at det legges opp til tunnelportal i dette området, og viser til problemene ved Frodeåstunnelen.

Etterlyser støytiltak tilknyttet travbanen i byggeperioden og etter at anlegget er ferdig.

Viser til at veien inn til travbanen på stallsiden blir lagt om til Smørbergveien. Spør om denne vil bli utformet i henhold til Statens vegvesens håndbok N100 veg- og gateutforming.

Viser til at det er en del langtransportsjåførere som benytter Jarlsberg som døgnhvileplass.

Savner en beskrivelse av hvor overskuddsmasse skal plasseres

Viser til vern av matjord, og etterlyser også krav til at matjorden som tas opp av jordene skal overføres til andre jorder.

#### **Kommentar:**

Vedtatt Kommunedelplan i mars 2019 viser kryss på Smørberg og ny forbindelse opp Bekkeveien til Fv. 303 på Vear. Trafikkberegninger viser at dette ville gitt økt trafikk sydover på Fv. 303 og ville også gitt dårligere avlastning av Kanalbrua da flere ville velge å bruke ny forbindelse til Tønsberg sentrum. I foreliggende reguleringsplan er kryss på Smørberg tatt ut, men det bygges ny gang- og sykkelforbindelse langs Bekkeveien til Fv. 303 på Vear. Dette gir lavere trafikkvekst sydover langs Fv. 303 og bedre trafikkavlastning av Kanalbrua.

Tønsberg kommune jobber med plan for de sentrale delene av Vear og det foreslås løsninger i den Interkommunale kommunedelplanen for gang- sykkel og kollektivtiltak.

Løsning for Hogsnesbakken avklares i egen reguleringsplan. Arbeidet er varslet og arbeidet med reguleringsplanen vil starte opp i løpet av 2023. I arbeidet med denne planen vil de spørsmålene som er tatt opp i innspillet bli belyst. Det gjelder blant annet standardvalg, grunnforhold, støy, kabler og ledninger etc. Beregninger viser at det nye trafikksystemet vil avvikle trafikken uten vesentlige kapasitetsproblemer. Vegen inn til travbanen vil bli utformet i henhold til håndbok N100.

Området ved Jarlsberg travbane vil i svært liten grad berøres, og dagens bruk vil i all hovedsak kunne fortsette. Bygging av ny Fastlandsforbindelse vil derfor ikke påvirke mulighetene for å bruke området som døgnhvileplass.

Prosjektet skal følge støyretningslinjen T1442. Det er lag en støyrapport som viser støysituasjon og planlagte tiltak for hele veganlegget.

Det er riktig at det er mye krevende grunnforhold der den nye veien er planlagt

For mer informasjon om temaene innspillet berører se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 4: Lokalmiljø
- Tema 6: Trafikk
- Tema 7: Miljøtema
- Tema 9: Grunnforhold
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport

### 3.6.50 Magnus Bakken, Barkevikveien 24, 3145 TJØME

*Saksnummer 23/08194-78*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Uttrykker bekymring for de høye kostnadene som er knyttet til Tønsberg pakke 2, og foreslår at prosjektet stanses inntil man har fått oversikt over reelle kostnader, samt utredet det antatt rimeligere alternativet Vestfjordforbindelsen fra Hella til Stokke. Påpeker at kostnadene ikke inkluderer eventuelle miljø- og samfunnsmessige kostnader som kan oppstå som følge av prosjektet. Bygging av en fastlandsforbindelse vil ha stor påvirkning på naturen og lokalsamfunnet, og det er derfor viktig at disse kostnadene også blir tatt med i betraktningen når man vurderer prosjektet.

Vil ha Vestfjordforbindelsen over Hella utredet. Antar dette er et billigere forslag. Mener dette alternativet vil kunne redusere kostnadene betydelig og samtidig ha mindre påvirkning på naturen og lokalsamfunnet. Mener en øst-vest kryssing over Vestfjorden vil åpne nye arbeidsmarkeder for folket i Færder, samtidig legge til rette for gange og sykkel over til Stokke og Sandefjord. Viser også til at Vestfjordforbindelsen vil kunne fungere som et supplement til nord-sør forbindelsen, og mener det kan være hensiktsmessig å vurdere en kombinasjon av begge prosjektene for å sikre best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet og minimal påvirkning på miljø og samfunn.

#### **Kommentar:**

Merknaden tas til orientering.

Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og mål, tidligere utredninger, kostnader og finansiering.

Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 13: Kostnader og finansiering

### 3.6.51 Rainer Off, Midtåsveien 12, 3128 NØTTERØY

Saksnummer 23/08194-82

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Negativ til fastlandsforbindelsen. Mener den blir for kostbar, og at trafikkberegningene er feil. Mener den totale prisen for fastlandsforbindelsen er misvisende. Etterlyser gode tiltak for støy- og støvskjerming for naboer. Negativ til informasjonen fra og kommunikasjonen med prosjektet. Viser til egen eiendom, og mener å ha fått uklar informasjon om mulig ekspropriasjon. Forlanger erstatning for verditap. Oppfordrer til endring av regler for ekspropriasjon. Er bekymret for støy på Ramdal som følge av den geografiske utfordringer, og har forslag til tiltak, blant annet støvskjerming og fartsgrense. Svært negativ over forespeilet tilbud til berørte naboer i byggeperioden, og foreslår blant annet å få dekket utgifter for midlertidig bolig i hele byggeperioden. Mener den økonomiske belastningen fordeles ulikt på Færder og Tønsberg, og at befolkningen på Færder må betale mest. Mener at man enten må gå for toveisinnkreving, eller droppe bomstasjoner på Kanalbrua og den nye Fastlandsforbindelsen. Mener plassering av bomstasjoner må vedtas samtidig som reguleringsplanen. Negativ til prosessen rundt prissetting av boliger og eiendomsservervelse, og mener likebehandling ikke foreligger.

#### Kommentar:

Innspillet tas til orientering. Fastlandsforbindelsen er et viktig prosjekt for å sikre innbyggerne i Færder og Tønsberg kommuner en samfunnsikker forbindelse, og for å legge til rette for videre utvikling av regionen. Det er krevende å bygge viktige samferdselsprosjekter i tettbygde strøk, og noen blir mer eller mindre berørt omtrent uansett hvor en legger en ny vei av denne størrelsen. Det er flere utredninger og politiske vedtak som ligger til grunn for trasévalget for ny fastlandsforbindelse.

Prosjektet forholder seg til gjeldene lovverk både når det gjelder støy og forurensing, både i anleggsfasen og i permanent situasjon.

Dersom veiltaket etter åpning medfører støy over grenseverdiene vil det gjennomføres støytiltak på disse eiendommene, enten gjennom støvskjerming eller evt. andre lokale tiltak. Så langt det lar seg gjøre vil det skjermes nær støykilden. Der hvor dette ikke er mulig eller tilstrekkelig vil det være behov for lokale tiltak.

Når det kommer til finansiering og bomring kan det nevnes at det blant annet anbefales toveisinnkreving. Sammen med times-regel vil dette gi lik bompengebelastning på gjennomgående reiser og på sentrumsrettede reiser, slik det etterlyses i innspillet. Det legges videre til grunn lik pris over hele døgnet, og ikke rush-tidsavgift.

Innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport
- Tema 11: Grunnerverv
- Tema 13: Kostnader og finansiering



Videre dialog knyttet til merknadene og spørsmål om grunnerverv og erstatning kan håndteres under grunnervervsprosessen.

### 3.6.52 Arild Bergum Hansen, Ferjeodden 35, 3145 TJØME

Saksnummer 23/08194-86

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Mener fastlandsforbindelsen er den dårligste og dyreste løsningen. Vil ikke bruke den nye brua for å komme til byen. Mener prosessen med planleggingen har vært uryddig og uforutsigbar. Er bekymret for tap av arbeidsplasser i berørte næringsbygg. Etterlyser vurdering av konsekvenser for mangfold- og kulturtilbudet og hobby- og sportstilbudet i kommunen, og frykter økt ensomhet som følge av dette. Etterspør hvor mange eiendommer som skal innløses. Etterspør kostnadsoverslag +/- 10% oppjustert etter 2023-kroner innen 2. gangsbehandling. Etterlyser vurdering av økt ÅDT og mulige avbøtende trafikksikkerhetstiltak på tilfartsveiene Solveien, Ramdalveien, Munkerekkeveien, Amundrødveien, Hellaveien m.fl. Ønsker tilbakemelding på faktisk høyde og fotavtrykk på luftetårnene. Er bekymret for hvorvidt luftetårnet i Teieskogen vil synes på avstand. Ønsker en vurdering av tenkelig luftforurensning av det planlagte tårnet, samt tenkelig støy. Stiller spørsmålsteget ved om det er nødvendig med ny fastlandsforbindelse. Ber om dokumentasjon på hvor ofte Kanalbroen er nede, og om det går utover den kritiske beredskapen. Stiller også spørsmålet ved prosjektets omfang, og viser til regjeringens mål om null økning i biltrafikken. Etterspør konkret plan for håndtering av masser.

#### Kommentar:

Det er flere utredninger og politiske vedtak som ligger til grunn for ny fastlandsforbindelse. Det er krevende å bygge viktige samferdselsprosjekter i tettbygde strøk, og det kan medføre at noen er nødt til å flytte eller avstå hele eller deler av eiendommen sin for at det skal kunne bygges ny og mer samfunnssikker vei. Dette kan også gjelde næringsaktører, arbeidsplasser og ulike aktiviteter.

Imidlertid er ny fastlandsforbindelse i tillegg til å gi nær 30 000 innbyggere i Færder og Tønsberg en mer samfunnssikker forbindelse, et viktig tiltak for næringslivet. Ny fastlandsforbindelse vurderes som et viktig grep for videre utvikling av næringslivet i Færder kommune.

Aktivitetstilbudet som trekkes frem i høringsinnspillet vil forhåpentligvis kunne finne nye egnede lokaler. Videre utvikling av Kaldnes-området forventes videre å kunne tilføre nordre del av Nøtterøy både flere arbeidsplasser og økt aktivitetstilbud.

Det er alltid et mål om å inngå frivillige (minnelige) avtaler om grunnerverv. Erfaringsmessig er ekspropriasjon kun aktuelt i et mindretall av tilfellene der vi ikke kommer til enighet med grunneier.

Kostnadsanslag følger reguleringsplan. Kostnadsanslaget på vedtatt reguleringsplan er på +/- 10%. Kostnadene er oppgitt 2022-kroner. Det har imidlertid ikke vært noen prisvekst på veianlegg fra 3. kvartal 2022 til 2. kvartal 2023.

Nullvisjonen er en viktig føring for prosjektet, og tiltak på strekninger hvor det i dag ikke er et tilbud til myke trafikanter prioriteres i bypakka, inkl. gange- og sykkelvei langs Amundrødveien/Hellaveien. Det er ikke ønskelig med trafikkøkning på sideveinettet som følge av dette tiltaket, og eventuelle uønskede trafikale virkninger må vurderes og eventuelle stedstilpassede tiltak iverksettes.

Luftetårn i Teieskogen er et grep for å bedre luftkvaliteten for boliger som ellers ville kunne bli berørt. Det er flere som har hatt spørsmål knyttet til luftetårn, inkludert fotavtrykk, luft- og støyforurensing m.m.

Flere av innspillene berører temaer liknende fra andre og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 8: Tekniske forhold
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport
- Tema 11: Grunnerverv

### 3.6.53 Line H Bjørvik, Abraham Berges Vei 17, 3128 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-88*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Mener fastlandsforbindelsen slik den er planlagt vil rasere bomiljøet i Rambergåsen og ødelegge viktige friluftsområder, i tillegg til at den ikke vil løse problemene den er ment å adressere. Mener prosjektet er enormt overdimensjonert, og er negativ til den planlagte fastlandsforbindelsen.

#### **Kommentar:**

Det er flere utredninger og politiske vedtak som ligger til grunn for ny fastlandsforbindelse.

For mer informasjon om temaene innspillene berører se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 4: Lokalmiljø
- Tema 7: Miljøtema

### 3.6.54 Vidar Gjeldstad, Stalsbergveien 23, 3128 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-91*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Mener planen ikke burde vært på høring på nåværende tidspunkt, blant annet fordi er usikkerhet rundt finansiering av planen. Er også skeptisk til den politiske prosessen. Etterlyser vurdering av avbøtende tiltak utover ordinære tiltak. Etterlyser vurdering av sol- og skyggeforhold for tilgrensende bebyggelse for tårnet, og hvilke negative forhold dette vil ha. Vil fremme krav om erstatning for ubehag, tap og verdiforringelse av eiendom dersom det ikke tilbys. Stiller flere spørsmål om erstatning, blant annet i tilknytning til hotellopphold, tap av leieinntekter, støyforurensning, lysforurensning, dårlige kvalitet på utendørsopphold mm. Spør også om hva som blir igangsatt før anleggsperioden, om det forventes bruk av advokat for å komme til enighet og om noen i prosjektet vil kontakte eiere. Stiller spørsmål om det er forskriftsfestet at det skal velges løsninger som ikke

rivereiendom dersom det finnes alternative løsninger? Har også spørsmål i tilknytning til lyssetting av brua og billys på brua, og peker på at dekket på brua bør være minst mulig lydforurensende.

Forslag til utbedring av Stalsbergveien, og mener dette ville gitt bedre trafiksikkerhet, mindre inngrep på eiendom og bedre tilkomst til badeplass.

Peker på at en bru over fjorden vil medføre forurensning, og ber om utredning av konsekvensen for badeplasser og sjøbunn. Etterlyser flere dokumenter og konsekvensutredninger for fjordkryssing, badeplasser og eiendommer, blant annet støy, sol- og skyggeforhold, alternative løsninger, avbøtende tiltak, muligheter for stupetårn, bygging i 100 meter sonen, bygging i friområde mm.

Mener lov /forskrift om åpen og tilgjengelig medvirkning fra ungdom gjennom ungdomsrådet i alle saker som gjelder dem ikke fulgt i forbindelse med ødeleggelsen og forurensningen av Ramberg badeplass.

Peker på trafikale grep som lå som premiss for intensjonsavtalen, og mener disse premissene er brutt. Stiller blant annet spørsmål knyttet til gang/sykelbru fra Kaldnes til gjestebrygga for å øke antallet myke trafikanter, og muligheter for elektrisk ferge isteden. Har spørsmål i tilknytning til 4-felts fra Kjelle til Jarlsberg og konsekvenser av ny løsning. Stiller også spørsmål om hvem som skal betale for de ulike løsningene og hva dette koster.

Mener det var fakta feil som førte til valg av løsning for fastlandsforbindelsen. Hevder også den valgte løsningen har høyt konfliktnivå. Kritisk til vurderingene av konsekvenser ved valg av løsning. Stiller spørsmål om hvem som avgjør hva som er inne og utenfor bypakka, og viser blant annet til strekningen mellom travbanen og E18.

Har spørsmål til beregninger av totalsum og hvilke kostnader som blir presentert. Er også kritisk til bompenger.

Har innspill til ny bussrute over den nye broa. Vil da bli nødvendig med holdeplasser ved fastlandsforbindelsen. Mener en slik bussrute er bedre enn el-ferge.

Ber om tilbakemeldinger, også på hvilke klageinstanser som foreligger, både for reguleringsplanen og nasjonalt.

Tilhenger av fastlandsforbindelse via Hella, og mener det blir billigere for fylket og løser intensjonen i bypakka på en mye bedre måte. Har forslag til fremgangsmåte.

### **Kommentar:**

Merknaden tas til orientering.

Merknaden tar for seg flere prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og mål, tidligere utredninger, miljøvennlig transport, lokalmiljø, trafikk, miljøtema, anleggsgjennomføring og massetransport, grunnerverv, kostnader og finansiering.

Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 3: Miljøvennlig transport, klimagassutslipp og nullvekstmålet
- Tema 4: Lokalmiljø
- Tema 6: Trafikk
- Tema 7: Miljøtema
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport

- Tema 11: Grunnerverv
- Tema 13: Kostnader og finansiering

Forholdene rundt lyssetting og mulig lysforurensing fra bru og kjøretøy vil bli håndtert i de kommende planfasene når detaljer bestemmes. Det er et mål at belysningen ikke skal være til sjenanse for omgivelsene.

Det er i planmaterialet ikke spesifikt undersøkt problemstillingen som nevnes angående forurensing på snø/is som deretter smelter. Vi mener denne bekymringen er overdrevet. Luftforurensing fra brua er ikke større enn fra veier med tilsvarende trafikkmengde. I brusituasjonen vil forurensingen på grunn av den luftige plasseringen fortynnes kraftig sammenlignet med en veisituasjon på bakkeplan. Fagrapport Luft viser også at det ikke beregnes forhøyning av luftforurensing over Vestfjorden i en grad som gir utslag på luftkvalitetskartene.

Fagrapport Luft i planmaterialet beskriver situasjonen for luftforurensing. For Ramberg badeplass og Vestfjorden viser beregningene at området ikke får forhøyet forurensing i målbar grad.

I reguleringsfasen er det ikke detaljerte sol/skyggekart for badeplassen.

Muligheten er til stede for å reetablere et stupetårn i forbindelse med fundament til brutårnet. Dette vurderes nærmere i detaljfasen.

Forslag til tilretteleggingstiltak i området ved badeplassen(e) tas med videre.

Hvis du ønsker å sende inn en klage så gjøres det til kommunen etter vedtak. Om klagen ikke blir tatt til følge så blir den sendt videre til Statsforvalteren.

### 3.6.55 Lina og Casper Tandberg Martens, Nordengveien 50, 1396 BILLINGSTAD (også Hogsnesbakken 23)

*Saksnummer 23/08194-93*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Foreslår nytt gårdstun som følge av at hovedhuset må rives. Forslag til nytt gårdstun vedlagt.

#### **Kommentar:**

Vi ønsker å se på mulighet for flytting av gårdstun i en egen prosess, og svarer derfor ikke konkret på ønsket i merknadsbehandlingen for reguleringsplanen.

Til merknadene knyttet til grunnervervsprosessen og spørsmål om erstatning, vises det til kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 11: Grunnerverv

Videre dialog knyttet til merknadene kan håndteres under grunnervervsprosessen.

### 3.6.56 Jan Erik Høyslett og Mona Ryen, Smørbergveien 25, 3172 VEAR

*Saksnummer 23/08194-94*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Ber om tilgang til skog vest for åskam på eiendommen. Den beste og ønsket tilgang er øst for Myrhamna 23. Mellom denne eiendommen og eiendom 202/195. Arealet som blir berørt som midlertidig brukt til fastlandsforbindelsen, ønskes solgt til fylkeskommunen på lik linje med arealet som blir permanent ervervet.

#### **Kommentar:**

Atkomst til skogteigene vest for åskam formaliseres i grunnervervprosessen. Dette kan løses med veirett på tvers av ny fastlandsforbindelse eller på annen måte. Forslag om tilgang ved Myrhamna 23 tas til etterretning og følges opp i grunnervervsfasen.

Innspill om at restarealene av dyrka mark ønskes solgt tas til orientering og avklares i grunnervervsfasen.

Til merknadene knyttet til grunnervervprosessen og spørsmål om erstatning, vises det til kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema»:

- Tema 11: Grunnerverv

Videre dialog knyttet til merknadene kan håndteres under grunnervervprosessen.

### 3.6.57 Grethe og Kåre Gallis, Vestliveien 1, 3128 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-96*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Er opptatt av trafiksikkerhetskonsesjonene, og etterspør konkrete tiltak knyttet til Hellaveien, Amundrødveien og Munkerekkveien. Har spørsmål knyttet til frakt og deponi av masser. Negative til luftetårnet i Teieskogen. Er kritisk til Teietunnelen, og har flere spørsmål i den forbindelse. Mener prosjektet er overdimensjonert, men er positiv til ny forbindelse.

#### **Kommentar:**

Det er flere utredninger og politiske vedtak som ligger til grunn for trasévalget for ny fastlandsforbindelse. Nullvisjonen er en viktig føring for prosjektet, og tiltak på strekninger hvor det i dag ikke er et tilbud til myke trafikanter prioriteres i bypakka, inkl. gange- og sykkelvei langs Amundrødveien/Hellaveien. Det er ikke ønskelig med trafikkøkning på sideveinettet som følge av dette tiltaket, og eventuelle uønskede trafikale virkninger må vurderes og eventuelle stedstilpassede tiltak iverksettes.

Veianlegget følger veinormalene, og trafiksikkerhetsvurderinger er et viktig grunnlag for kravene til løsninger som ligger i veinormalene.

Luftetårn i Teieskogen er et grep for å bedre luftkvaliteten for boliger som ellers ville kunne bli berørt. Det er flere som har hatt spørsmål knyttet til luftetårn, inkludert fotavtrykk, luft- og støyforurensing m.m.

For mer informasjon om temaene som innspillene berører se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema»:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 8: Tekniske forhold
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport

### 3.6.58 Aud og Lars Egil Bergerud, Stalsbergveien 37, 3128 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-97*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Stiller spørsmål ved om ny fastlandsforbindelse vil bidra til å nå målene satt opp i bypakka. Mener trasevalget vil ha negativ innvirkning for mange husstander i nordre del av Færder, særlig Rambergåsen og Munkerekkveien. Kritiske til at fastlandsforbindelsen bidrar til bedre bomiljø. Mener forslaget vil føre til at flere må kjøre lenger og stå i kø, som ikke vil gi redusert klimagassutslipp. Peker på at fastlandsforbindelsen vil kreve omfattende naturinngrep, som vil forringe kvaliteten på friluftsområdene, særlig Ramberg badeplass. Spør hvordan man kan frakte og deponere masser på en miljøvennlig måte, og hvordan transporten skal foregå. Etterlyser grundig støytredning. Innsendere har en rekke spørsmål i tilknytning til forringelse av eiendom, blant annet utgifter og ulemper huseiere i Rambergåsen skal påføres, hvilke avbøtende tiltak som er regnet inn, og om dette kan forventes før byggestart. De stiller også spørsmål om verditap på eiendommene og mulig kompensasjon er lagt inn i budsjettet. Stiller spørsmål ved om det er brudd på intensjonsavtalen, og om alle kostnader er beregnet inn. Er negative til prosessen rundt vedtak av løsning. Mener det bør velges løsning som gir kortest vei til sentrum og jernbanestasjonen.

#### **Kommentar:**

Det er flere utredninger og politiske vedtak som ligger til grunn for trasévalget for ny fastlandsforbindelse.

Fastlandsforbindelsen er et viktig prosjekt for å sikre innbyggerne i Færder og Tønsberg kommuner en samfunnsikker forbindelse, og for å legge til rette for videre utvikling av regionen. Det er krevende å bygge viktige samferdselsprosjekter i tettbygde strøk, og dessverre blir noen mer eller mindre berørt omtrent uansett hvor en legger en ny vei av denne størrelsen.

Trafikkundersøkelsen gjennomført i 2016 viste at om lag 1/3 av reisene er gjennomgående reiser, mens om lag 2/3 er sentrumsrettede reiser. Det er særlig på sentrumsrettede reiser at det er et stort potensial for å overføre reiser fra bil til gange, sykkel og kollektivtransport. En fordel med Tønsberg-regionen, er at vi bor tett og langs viktige kollektivakser. Dette gjør at det ligger godt til rette for å nå nasjonale og lokale mål om nullvekst i reiser med personbil. Dette vil frigjøre veikapasitet til både næringstrafikk og til de som må bruke bil.

Byggingen av ny fastlandsforbindelse vil gi klimagassutslipp. Det er imidlertid stor utvikling knyttet til å redusere utslipp fra anleggsvirksomhet, og dette vil en se nærmere på når entreprenør(er) skal kontraheres. Det vil i tillegg være aktuelt med miljøsertifisering av ny fastlandsforbindelse, eksempelvis BREEAM.

Luftetårn i Teieskogen er et grep for å bedre luftkvaliteten for boliger som ellers ville kunne bli berørt. Det er flere som har hatt spørsmål knyttet til luftetårn, inkludert fotavtrykk, luft- og støyforurensing m.m.

Prosjektet forholder seg til gjeldene lovverk både når det gjelder støy og forurensing, både i anleggsfasen og i permanent situasjon.

Kryssing av Kanalen er fortsatt et aktuelt tiltak i bypakka. Dette må ses i sammenheng med videre utvikling av nordre del av Nøtterøy. Med ny fastlandsforbindelse vil det bli en reduksjon i trafikken mellom Kjelle og Jarlsberg, slik at behovet for utvidelse ikke er like aktuell. Selv om dette tiltaket ligger inne i intensjonsavtalen, ble en utvidelse av Semslinna mellom Jarlsberg og Kjelle tatt ut gjennom politiske vedtak for å spare penger.

Egenandelskravet til bypakker vil i stor grad løses ved fylkeskommunale midler, samt allerede planlagte kommunale gang-, sykkel- og kollektiv-, og trafikk sikkerhetsprosjekter tas inn som en del av bypakka.

For mer informasjon om temaene over, og om Ramberg badeplass, Eiketrærne på Kolberg, grunnforhold og grunnerverv se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema» viser spesielt til disse temaene:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 4: Lokalmiljø
- Tema 7: Miljøtema
- Tema 8: Tekniske forhold
- Tema 9: Grunnforhold
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport
- Tema 11: Grunnerverv

### 3.6.59 Vigdis og Dag K. Aashammer, Rakkevikveien 32, 3173 VEAR

*Saksnummer 23/08194-99*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Mener at brua over Vestfjorden fra Ramberg til Smørberg skulle bli vedtatt, så ser vi på det som et stort miljøovergrep for et svært sårbart nærrområde som er rikt på natur (verneverdig skog og matjord) og som er et viktig miljøvernområde og ikke minst vårt helt unike naturreservat på Ilene. Er spesielt opptatt av innflygningsruta for fugler.

Ønsker at det skal bygges en tunnelloøsning istedenfor bru. Mener brua har store miljøulempen blant annet støy, salt, veistøv over en allerede forurenset Vestfjorden.

Påpeker at det er lite kjøproblemer i området i dag og mener planen ikke legger til rette for mer miljøvennlig adferd og fremtidens trafikkmønster. Viser til at Frodeåstunnelen kunne vært bedre utnyttet i dag. Etterlyser smartere, rimeligere og mer miljøvennlige løsninger som gir bedre logistikk enn nåværende planforslag.

#### **Kommentar:**

Som det også vises til i merknaden har det vært en lang prosess fra start til den løsningen som nå er på høring.

Bypakkeorganisasjonen er også svært opptatt av miljøforhold, og dette er grundig utredet gjennom de ulike planfasene.

For omtale om naturmangfold, deriblant trekkroute for fugl, støy, forurensing og håndtering av matjord, samt informasjon om prosess og valg av løsning se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema» viser spesielt til disse temaene:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 4: Lokalmiljø
- Tema 7: Miljøtema

### 3.6.60 Freddy Bjørn Rasch–Olsen, Smørbergveien 72, 3172 VEAR

*Saksnummer 23/08194-100, 116 og 118*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Svært bekymret for støy, både i byggeperioden og når brua/fastlandsforbindelsen er på plass. Etterlyser kartlegging av sol/skyggeforhold på badestrendene etter at brua er oppført. Bekymret for ødeleggelse av området Smørberg/Ramberg, og er negativ til løsningen på Jarlsberg.

Spør hvorfor det skal bygges en fastlandsforbindelse som kollektivtrafikk uttalt at de ikke vil bruke. Mener dette ikke henger sammen med ønsket om å få flere over på kollektiv, sykkel og gange, og at dette er utfordrende for de som må/vil bruke buss. Stiller også spørsmål om hvor bussholdeplasser vil være plassert, hvorvidt trafiksikkerheten er ivaretatt, og henviser til holdeplasser i Bekkeveien på Vear som eksempel.

Viser til skissert krysningsbru ved butikk på Vear. Er bekymret for at denne også kan bli brukt av traktor for grunneier som har eiendom på begge sider av ny vei.

Etterspør faresonene for ny flom, jfr. NVE sine kart. Viser til områdestabilitet og sikkerhet mot kvikkleireskred i reguleringsplanen, og etterspør 3.partskontroll for faresoneutredninger i hht. NVEs veileder. Etterspør også kartlegging av kvikkleireområder definert som «uten skredfare» i «hensynssone», og mener dette ikke er gjort.

Negativ til bruens utforming og høyde, og mener det vil ødelegge inntrykket av Middelalderbyen Tønsberg. Anbefaler lavere seilingshøyde. Negativ til bygging i LNF-område.

Stiller spørsmål ved trafiksikkerheten til prosjektet. Etterspør garantier for at Hogsnesbakken blir utbedret vesentlig trafiksikkerhetsmessig. Viser til at mange kjører til Stokke, og Oslofjorden Convention-center skal fortsatt bruke Hogsnesbakken som hovedfartsåre. Minner også om at området vil bli anleggsområdet i mange år, og ber om økt trafiksikkerhet.

Negativt til å samle påvirkningen for barn og unge i en samlet vurdering for Færder og Tønsberg. Mener utbygging av fastlandsforbindelsen vil få store negative konsekvenser for barn og unge i området Smørberg/Vear. Etterspør erstatningsområder med planer for tapt område.

Skeptisk til om fastlandsforbindelsen vil være positiv for næringslivet, da mener at turister og trafikken vil kjøre utenom Tønsberg sentrum.



Påpeker at man ikke kan frakte all overskuddsmasse ut fra anleggsområdet uten enorme konsekvenser for miljø, trafikk og sikkerhet. Stiller spørsmål om hvor anleggsveien skal gå, og er ikke fornøyd med svaret som er gitt om at det er opp til entreprenøren.

Deler av grunnfjellet som innsenders hus står på, skal sprenges vekk. Innsender forventer dekning av eventuelle setningsskader, og vil dokumentere dette selv dersom fylkeskommunen ikke gjør det. Forventer informasjon om hvor kraftledningen over Mæle Gartnerier skal graves ned.

Etterlyser kostnadsoversikt på opparbeidelse av nye og eksisterende veier til anleggsarbeidet, samt kostnader vedrørende flytting av kraftledningen fra Smørberg til Færder.

Har flere spørsmål i tilknytning til kostnader. Bekymret for forurensningen fra brua, særlig fra vinteren og ved ismelting, og for fugletrekk. Negativ til bruk av matjord. Mener det er for tidlig å ta stilling til detaljplan. Mener bolig vil tape seg i verdi.

### **Kommentar:**

Innspillet tas til orientering. Tillatte støygrenser reguleres av lovverk. Det er utarbeidet støysonekart, og topografi ligger inne i støymodellen, slik at resultatene også viser effekten fra brua. I neste fase vil utforming av brukkeverk vurderes nærmere. Her vil både estetikk og støy være aktuelle tema.

Det etterspørres flere illustrasjoner av hvordan brua og anlegget for øvrig oppleves, dette følges opp. Innspill vedrørende sol/skygge tas også med videre til kommende planleggingsfaser da dette belyses i liten grad på reguleringsplannivå.

Et kollektivtilbud har størst effekt der hvor det er tett befolket eller andre viktige besøksmål. Det er per i dag holdeplasser både på Ramdalveien, på fv. 303 v/Jarlsberg travbane og fv. 300 Semslinna, disse vil bli flyttet på i viss grad, men ivaretatt, og kan benyttes til en eventuell framtidig endring av rutetilbudet. Det er særlig på hovedaksene og på sentrumsrettede reiser det er størst potensiale for overgang til buss.

Gang- og sykkelforbindelse på tvers av den nye fastlandsforbindelsen blir ivaretatt. Brua dimensjoneres slik at traktor kan krysse.

Trasévalg for ny fastlandsforbindelse ble foretatt etter en konsekvensutredning, hvor fordeler og ulemper med syv ulike alternativer ble grundig utredet. Nærmiljø og friluftsliv (inkl. barn og unge) og Kulturmiljø er blant temaene i konsekvensutredningen.

Vestfold fylkeskommune v/kulturarv var tett på arbeidet med konsekvensutredningen. Bru fra Smørberg til Ramberg var et av de alternativene som i minst grad berørte temaet Kulturmiljø.

Vedtatt alternativ ble rangert som nummer 3 av de syv alternativene innenfor teamet Nærmiljø og friluftsliv.

Seilingshøyde på 40 meter ble klarert med Kystverket i forbindelse med kommunedelplanarbeidet. Dette er en hovedled. Dette er lagt til grunn i reguleringsplanarbeidet og aksepteres i høringsinnspillet fra Kystverket. Det er videre veinormalene og trafikkmengder som ligger til grunn for veiutforming.

Det ble allerede i 2014 vedtatt at Hogsnesbakken er en del av bypakka.

Lokale og regionale myndigheter ønsker at endringer i transportsystemet skal bidra til å forsterke Tønsberg-regionen som attraktiv for å bo, arbeide og drive næringsvirksomhet. En avlastning av Tønsberg sentrum for biltrafikk handler om å få gjennomgangstrafikken ut av sentrumsområdene og å legge bedre til rette for miljøvennlig transport. Strukturelle endringer i veisystemet skal bygge opp

under en attraktiv og bærekraftig stedsutvikling i Tønsberg. Det er ikke ønskelig at tiltaket skal føre til byspredning, og her blir kommunenes arealpolitikk viktig.

Byggemetode tilpasses grunnforholdene, og det vil bli satt ut rystelsesmålere. Kraftledning vil legges i bakken. Faresoner for flom er nå innarbeidet i plankartene, og rapporter oppdaterer etter NVEs nye veileder.

Tiltaket vil ikke føre til negative konsekvenser for sjø og sjøbunn.

Det er fare for konflikt mellom bru og fugler til og fra reservatet selv om hovedtrekkrutene går over åsene og ikke over sjø. Denne problemstillingen følges opp i den videre planleggingen for å minimere konflikten.

Det er foretatt støyberegninger og eiendommen i Smørbergveien 72 vil vurderes for lokale støytiltak. Dette gjøres i forbindelse med detaljprosjekteringen i god tid før byggestart. Det vil bli tatt kontakt og gitt god informasjon i forkant. Hvilke tiltak som kan være aktuelle tas altså i en senere fase.

Kostnadsanslag følger reguleringsplan. Kostnadsanslaget på vedtatt reguleringsplan er på +/- 10%. Kostnadene er oppgitt 2022-kroner. Det har imidlertid ikke vært noen prisvekst på veianlegg fra 3. kvartal 2022 til 2. kvartal 2023.

For mere informasjon om temaene innspillene berører vises det til kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema» viser spesielt til disse temaene:

- Tema 4: Lokalmiljø
- Tema 6: Trafikk
- Tema 7: Miljøtema
- Tema 8. Tekniske forhold
- Tema 9: Grunnforhold
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport
- Tema 11: Grunnerverv
- Tema 13: Kostnader og finansiering

### 3.6.61 Bjørg Olafsen Halbakken, Smidsrødveien 56, 3120 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-101*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Stiller spørsmål ved det planlagte fotgjengerfeltet i rundkjøringen Smidsrødveien/Bekkeveien. Viser til at tiltak som forsterket belysning ikke er godt nok, siden det etter innsenders mening er sykklister i fart ned bakken som er problemet. Etterspør utredning av grunnforhold i området. Spør om overgangen til Kirkeveien fra Smidsrødveien kunne ha startet på Ekenes. Ber om begrunnelse hvis dette ikke er utredet. Skeptisk til luftetårnet i Teieskogen.

#### **Kommentar:**

Kryssing av Bekkeveien skjer med opphøyd gangfelt, forsterket belysning og midtrabatt slik at veien kan krysses i 2 etapper.

Det er foretatt grundige registreringer av grunnforholdene med boringer, og det er lagt inn tiltak som forsterker grunnen i hele området fra Kolberg til Smidsrødveien.

Bruk av Tanstadveien fra Ekenes over til Kirkeveien er også foreslått som tverrforbindelse. Denne er utredet tidligere og forkastet av flere årsaker.

Luftetårn er utredet og beskrevet i egen fagrapport. Beregninger viser at med luftetårn med ca. 20 meters høyde blir det akseptable forhold på bakkenivå i Teieskogen Se for øvrig kapittel 2.9 Tema 9: Grunnforhold

Ett tunnellop i Teietunnelen gir god kapasitet og kan håndtere trafikkøkninger. Løsningen er i tråd med veinormalene. En av målsetningene i Bypakke Tønsberg-regionen er nullvekst for personbiler.

For mer informasjon om temaene se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema» viser spesielt til disse temaene:

- Tema 6: Trafikk
- Tema 8: Tekniske forhold

### 3.6.62 Eikeveien 11, 13 A og B, 15, 17, 19, 20, 21, 23 og 25 (sendt inn av Martin Rasmussen, Eikeveien 20, 3120 NØTTERØY)

*Saksnummer 23/08194-102*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Mener det bør anlegges sammenhengende støyskjerming på sørsiden av Bekkeveien. Ber også om at det settes opp støyskjermer mot øst (mot Eikeveien). Bekymret for skoleveien, og ber om at trygg skolevei, både i byggeperioden og etterpå. Ser frem til en plan for hvordan kommune og fylkeskommune skal sikre en trygg skolevei i de årene som utbyggingen foregår.

Viser til at det er mye flaggermus i området, og ber om undersøkelse hvor disse bor. Dersom de holder til i eiketrærne ved Eikeveien, bes det om at disse ikke fjernes. Peker på krevende grunnforhold i området Bekkeveien/Eikeveien. Frykter endringer i grunnforholdene som kan gi setningsskader. Kan ikke se at dette er tema som er omtalt i reguleringsplanen, ber om at dette undersøkes, redegjøres for, samt at eventuelt ansvarsforhold ved setningsskader klargjøres før arbeidet igangsettes.

#### **Kommentar:**

De forhold angående støy som påpekes er utredet i støyrapporten. De eiendommene som vil få støy over grenseverdiene vil bli tilbudt lokale støttiltak. Dette gjelder også eiendommer i Eikeveien.

Det stemmer at det er økt støybelastning ved tunnel-munninger, men dette er i begrenset sone ca. 50 meter fra åpningen.

Kryssing av Bekkeveien skjer med opphøyd gangfelt, forsterket belysning og midtrabatt slik at veien kan krysses i to etapper. Innenfor regulerte arealer vil det bli vurdert lysregulert kryssing i forbindelse med detaljprosjekteringen.

Trafikksikkerhet i anleggsperioden vektlegges og er beskrevet i fagrapporten om Anleggsgjennomføring. Flaggermus er ikke registrert i naturbasen, men forholdet vil bli undersøkt i perioden fram til anleggsstart og i god tid før felling av eiketrær.

Det er foretatt grundige registreringer av grunnforholdene med boringer, og det er lagt inn tiltak som forsterker grunnen i hele området fra Kolberg til Smidsrødveien. Det vil også være aktuelt med

befaringer og kartlegginger i forkant av anleggsstart for å kunne dokumenter eventuelle skader som følge av anlegget, samt at det vil settes ut rystelsesmålere.

For mer informasjon om temaene se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema» viser spesielt til disse:

- Tema 7: Miljøtema
- Tema 9: Grunnforhold
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport

### 3.6.63 Unni K. Andresen, Stalsbergveien 25, 3128 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-104*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Bekymret for planene om ny fastlandsforbindelse. Mener en ny fastlandsforbindelse vil ikke bare føre til økt trafikk og forurensning, men også føre til ødeleggelse av viktig natur og landskap på og rundt øya.

Mener bygging av en fastlandsforbindelse kan ha betydelig negative miljøkonsekvenser, både i anleggsfasen og etter byggingen er fullført. Mener det finnes andre løsninger som vil ivareta både naturen, økonomien og innbyggernes helse og trivsel. Viser til at bygging av en ny fastlandsforbindelse er svært kostbart og det kan være mer økonomisk forsvarlig å investere i alternativer transportløsninger, som kollektivtransport, eller oppgradering av eksisterende veier. Videre peker hun på verdiforringelse på boliger og bomiljø, blant annet på grunn av økt trafikkstøy, økt trafikk belastning, miljøpåvirkning og redusert trafiksikkerhet, eller andre negative konsekvenser for livskvaliteten. Viser til at det er uklart om en ny fastlandsforbindelse faktisk vil redusere trafikk til og fra øyene. Økt trafikk på veiene vil føre til økt risiko for trafikkulykker, spesielt for myketrafikanter som fotgjengere og syklistene.

Etterlyser oppdaterte grunnanalyser etter 2019-regler. Hevder at næringslivet i Tønsberg vil oppleve at innbyggerne på øyene velger bort Tønsberg som følge av lengre kjørevei. Etterlyser kalkyler for bompenger. Etterlyser en forsvarlig plan for håndtering av overskuddsmasser. Stiller spørsmål ved behovet for en ny fastlandsforbindelse, og etterspør en behovsanalyse basert på bærekraft og det grønne skiftet? Ber om at det velges en bærekraftig, miljøvennlig og langsiktig plan.

#### **Kommentar:**

Merknaden tas til orientering.

Merknaden tar for seg flere prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og mål, tidligere utredninger, miljøvennlig transport, lokalmiljø, miljøtema, grunnforhold, anleggsgjennomføring og massetransport, grunnverv, kostnader og finansiering og lokal og regional utvikling.

Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 3: Miljøvennlig transport, klimagassutslipp og nullvekstmålet
- Tema 4: Lokalmiljø
- Tema 7: Miljøtema
- Tema 9: Grunnforhold
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport

- Tema 11: Grunnerverv
- Tema 13: Kostnader og finansiering
- Tema 14: Lokal og regional utvikling

Dagens forbindelse over Kanalbrua kommer fortsatt å eksistere, og det er naturlig at de som skal inn til Tønsberg sentrum fortsatt benytter denne. Det blir med andre ord ikke lengre kjørevei inn til Tønsberg og det forventes ikke at det blir lengre kjøretid.

### 3.6.64 Haakon K. Andresen, Havegaten 1 A, 3115 TØNSBERG

*Saksnummer 23/08194-105*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Enig i behovet for fastlandsforbindelse, men uenig i valgte løsning. Er redd næringslivet i Tønsberg vil bli ødelagt fordi det vil bli tungvint å kjøre til Tønsberg sentrum. Bekymret for natur- og dyrelivet i Teieskogen, broen i landskapsbildet, og omfanget av økt trafikk, støy og forurensning.

#### **Kommentar:**

Innspillet tas til orientering. Det er flere utredninger og politiske vedtak som ligger til grunn for trasévalget for ny fastlandsforbindelse.

Luftetårn i Teieskogen er et grep for å bedre luftkvaliteten for boliger som ellers ville kunne bli berørt. Det er flere som har hatt spørsmål knyttet til luftetårn, inkludert fotavtrykk, luft- og støyforurensning m.m., for mer informasjon om dette og trasevalg se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 4: Lokal miljø
- Tema 8: Teknikke forhold

### 3.6.65 Liv Hallenstvedt, Stalsbergveien 17, 3128 NØTTERØY,

*Saksnummer 23/08194-107*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Protesterer på bro Ramberg/Smørberg. Mener det vil være miljømessig ødeleggende for vakker, uberørt natur som ikke vil kunne tilbakestilles. Er bekymret for støy, forurensning, ødelagte badeplasser og rekreasjonsområder og boområder. Det er et rikt dyreliv i området og masse fuglearter med trekk til Ramsarområdet.

Mener folk fra øyene ikke vil dra via Hogsnes for å handle i Tønsberg. Vil bidra til økt bilkjøring og forurensning, og mener at valgte alternativ ikke tar hensyn til mennesker, miljø eller økonomi.

#### **Kommentar:**

Merknaden tas til orientering.

Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og mål, tidligere utredninger, trafikk, miljøtema, kostnader og finansiering.

Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette

ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 6: Trafikk
- Tema 7: Miljøtema
- Tema 13: Kostnader og finansiering

Dagens forbindelse over Kanalbrua kommer fortsatt å eksistere, og det er naturlig at de som skal inn til Tønsberg sentrum fortsatt benytter denne. Når det gjelder bekymring angående rekreasjonsområder og dyreliv vises det til punkt 2.7.2 Friluftsliv og punkt 2.7.3 Naturmangfold.

### 3.6.66 Jon A. Andresen, Stalsbergveien 25, 3128 NØTTERØY

Saksnummer 23/08194-108

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Mener valgte løsning er miljøfiendtlig og ikke bærekraftig. Viser til blant annet forurensning fra broen, foreslått deponi av steinmasser i LNF-område, forringelse av Teieskogen, kystlandskapet og naturmangfoldet mm. Peker på at det er uklart hva den endelige kostnaden blir, og etterlyser vurdering av de billigere løsningene. Forbeholder seg retten til å kreve kompensasjon for eventuelle setningssskader, tap av eiendomsverdi mm. Kritisk til at planen legger opp til rundkjøringer på matjord. Mener løsningene som er valgt ikke er trafikksikre, og etterlyser over/underganger på skolevei. Viser til at fylkeskommunen har uttalt at den nye broen ikke vil brukes til kollektivtrafikk, og spør hvordan dette vil bidra til målsettingen for trafikkavlastning. Mener målsettingen om mer gang/sykkel ikke er forenelig med utbyggingen. Viser til NVEs innsigelse til prosjektet, og etterlyser vurdering av rasfare.

Etterlyser løsninger som gir mindre klimaavtrykk, er billigere og mer bærekraftige. Kritisk til allmøtene som har vært arrangert.

#### Kommentar:

Innspillet tas til orientering.

Det er flere utredninger og politiske vedtak som ligger til grunn for trasévalget for ny fastlandsforbindelse.

Tiltaket vil ikke føre til negative konsekvenser for sjø og sjøbunn.

Dersom det skal gi tillatelse til deponering i sjø må dette reguleres og godkjennes. En slik regulering er ikke en del av ny fastlandsforbindelse eller Bypakke Tønsberg-regionen.

Luftetårn i Teieskogen er et grep for å bedre luftkvaliteten for boliger som ellers ville kunne bli berørt. Det er flere som har hatt spørsmål knyttet til luftetårn, inkludert fotavtrykk, luft- og støyforurensning m.m.

Fastlandsforbindelsen er et viktig prosjekt for å sikre innbyggerne i Færder og Tønsberg kommuner en samfunnsikker forbindelse, og for å legge til rette for videre for bo- og næringsutvikling i regionen. Det er krevende å bygge i tettbygde strøk, og dessverre blir noen mer eller mindre berørt omtrent uansett hvor en legger en ny vei av denne størrelsen.

Veiløsningene som er valgt følger veinormalene, hvor trafikksikre løsninger er et svært viktig prinsipp.

Trafikkundersøkelsen gjennomført i 2016 viste at om lag 1/3 av reisene er gjennomgående reiser, mens om lag 2/3 er sentrumsrettede reiser. Det er særlig på sentrumsrettede reiser at det er et stort potensial for å overføre reiser fra bil til gange, sykkel og kollektivtransport. En fordel med Tønsberg-regionen, er at vi bor tett og langs viktige kollektivakser. Dette gjør at det ligger godt til rette for å nå nasjonale og lokale mål om nullvekst i reiser med personbil. Dette vil frigjøre veikapasitet til både næringstrafikk og til de som må bruke bil.

Byggingen av ny fastlandsforbindelse vil gi klimagassutslipp. Det er imidlertid stor utvikling knyttet til å redusere utslipp fra anleggsvirksomhet, og dette vil en se nærmere på når entreprenør(er) skal kontraheres. Det vil i tillegg være aktuelt med miljøsertifisering av ny fastlandsforbindelse, eksempelvis BREEAM.

For mer informasjon om temaene over og andre temaer innspillene berører se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema» viser spesielt til disse:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 4: Lokalmiljø
- Tema 7: Miljøtema
- Tema 8: Tekniske forhold
- Tema 9: Grunnforhold
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport
- Tema 11: Grunnerverv
- Tema 13: Kostnader og finansiering

Til merknadene knyttet til grunnervervsprosessen og spørsmål om erstatning, vises det til Tema 11: Grunnerverv. Videre dialog knyttet til merknadene kan håndteres under grunnervervsprosessen.

### 3.6.67 Svein Frode Larsen, Gullvingeveien 10, 3172 VEAR

*Saksnummer 23/08194-109*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Ønsker ny vurdering av etablering av rundkjøringen på Smørberg. Viser til Vegvesenets anbefaling. Bekymret for trafikkbelastning, støy og støv for beboere i området dersom det ikke blir rundkjøring. Viser til tidligere innsendt innspill

#### **Kommentar:**

Det er riktig at Statens vegvesen i sin tid anbefalte løsningen med rundkjøring på Smørberg. Etter en lang politisk prosess ble det besluttet at Hogsnesbakken skulle utvides istedenfor. Denne beslutningen er førende for prosjektet som er utarbeidet. Hvis den skal gjøre om på må dette følge av en ny politisk beslutning.

### 3.6.68 Mari Anne Mæle, Smørbergveien 72, 3172 VEAR

Saksnummer 23/08194-110

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Mener det bare er snakk om fastlandsforbindelse fra Færder, og etterlyser bypakke Tønsberg. Har spørsmål til kostnadene som er presentert, og hvorfor det opereres med både 4,6 og 6,3 millioner kroner. Har spørsmål til utforming av prosjektet, etterspør blant annet manglende firefelts til E18, hvorfor det skal være en fil hver vei i Rambergåsen, og et stygt tårn i Teieskogen. Vil vite hvordan myke trafikanter skal komme seg fra Smørberg til Bekkeveien og Liaveien til fots, både i anleggsperioden og etterpå.

Hvor legges kraftgaten fra Nøtterøy på Smørbergssiden og hva vil det koste?

Har spørsmål til erstatning i tilknytning til støy, lydforurensning, lysforurensning, dårligere kvalitet på opphold utendørs på eiendommene våre, verdiforringelse av eiendom. Hvilke avbøtende tiltak vil bli gjennomført på eiendommen og til hvilket tidspunkt, og hvem betaler, iverksetter, søker og vedlikeholder?

Kritisk til at det tas matjord, og peker på kommunens nullvisjon for å ta dyrkbar mark og klimamålene.

#### Kommentar:

Merknaden tas til orientering.

Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og mål, tidligere utredninger, miljøvennlig transport, trafikk, miljøtema, tekniske forhold, anleggsgjennomføring og massetransport, grunnerverv, kostnader og finansiering.

Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 3: Miljøvennlig transport, klimagassutslipp og nullvekstmålet
- Tema 6: Trafikk
- Tema 7: Miljøtema
- Tema 8: Tekniske forhold
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport
- Tema 11: Grunnerverv
- Tema 13: Kostnader og finansiering

Reguleringsplanen for ny fastlandsforbindelse er et av bypakkas delprosjekter, og det prosjekt som reguleres nå. Derfor er det fokus på Fastlandsforbindelsen. Mange andre delprosjekter er avhengig av at Fastlandsforbindelsen realiseres først.

Høyspentledningen skal legges i bakken og de 3 nærmeste høyspentmastene fra fjorden fjernes. Det settes opp ny høyspentmast syd for "Ny fastlandsforbindelse". Høyspentledningene som legges i bakken vil følge veitraseen. Omleggingen av høyspent krever konsesjonsbehandling og denne prosessen er satt i gang. Det legges opp til at høyspentomleggingen kan gjøres før vei- og brubygginga tar til. Kostnadene for omleggingen er tatt med i totalkostnadene for "Ny fastlandsforbindelse".



Atkomst fra Smørberg til Bekkeveien og Vear vil bli opprettholdt i hele anleggsperioden. Reguleringsplanen viser ny forbindelse for gående/syklende via ny overgangsbru og ny gang- og sykkelvei parallelt med Bekkeveien til Vear.

For spørsmål vedrørende luftetårn henvises til punkt 2.8.1. Se punkt 2.7.5 for svar angående beslag av matjord.

### 3.6.69 Svein Otto Corneliusen Kløverveien 5, 3120 NØTTERØY

Saksnummer 23/08194-111

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Mener mye fremstår som uavklart. Undrer hvor sykkel/gang bro over rundkjøringen på Smidsrødveien med en høyde på 4,9 m, ble av. Er urolig med hensyn til kostnader pga grunnforhold i området kring Smidsrødveien og Bekkeveien, og infrastrukturen under Bekkeveien som vann/kloakk og strøm nettet. Henviser for øvrig til NVE uttales med hensyn til nye krav til Færder kommune når det gjelder floms sikring, hvordan blir det fulgt opp i dette prosjektet?

Har detaljerte spørsmål i tilknytning til valgte løsninger, som hvorfor Kløverveien skal stenges ut mot Bekkeveien, og om det er plass til vendehammeren der? Hvorfor skal Kornveien, som ikke ligger i båndlagt sone, utvides til 5 meter (uten å informere alle huseiere) og være åpen mot Bekkeveien? Skjønner ikke logikken i at Kløverveien skal stenges mens utkjørsel fra to hus er greit. Lurere på hvor er sikkerheten til de mye trafikanter blitt av.

Mener at barriereeffekten av ny Bekkevei med støyskjermer blir stor.

Mener at forurenset luft fra luftetårnet vil faller ned i Vallhall og Kaldnes og inn mot bryggen i Tønsberg. Luftetrån i Teieskogen 20 meter høyt, er det en løsning som fungerer? Vil det si at dere skal ha en bilvei inn i Teieskogen til luftetårnet? Lurer på hva som er det som er avbøtende med dette?

Spør også om det er meningen at de eiketrær i Eikeveien som må felles skal bli liggende der og råtne?

Hva blir det for ÅDT i den nye tunnelen under Teieskogen, og om den bygges for et 30-40 års perspektiv? Ønsker en forklaring på hvordan dette skal løse?

Ønsker nye kostnadsoverslag for Teie området.

Henviser til at det er 6 trafikktellepunkter på Nøtterøy, som den dagen han er inne på trafikkdata og sjekker, er ute av drift. Han spør hvordan det kan lages en transportmodell hvor ikke grunndata er på plass?

Når det nå kommer oppdatert pris på Fastlandsforbindelsen så regner han med at det er prisen på hele bypakken eller? Hvordan kan en økning på 1,4 millioner foregå uten at man hører at det er for dyrt? Det har hele tiden vært enighet om at man ikke skulle betale bompenger før anlegget sto ferdig, hva er grunnen til at dette nå foreslås at man begynner bompenger innkreving omgående?

Setter spørsmål til at det skal gå at bygge «Transportsystemet skal være miljøvennlig, robust og effektivt» Hva er det miljøvennlige i at bygge en ny vei gjennom et tett befolket område? Er det robust å bygge bare to felt gjennom Teietunnelen? Hvordan blir det effektivt når kollektivtrafikken skal løse nullvekst i biltrafikk? Det blir ikke mye til gågate med ca. 200-300 busser i Nedre Langgate. Lurer på hvor satsningen på kollektivtrafikk er blitt av? Hva gjør man med bussen etter Mammutkrysset? Spør også hva man skal gjøre med Semslinna?

En ting er noe underlig her, at man skal ta bompenger for å kjøre over Kanalbroen mens lystbåtrafikken får broåpning uten at det koster noen ting, helt utrolig. Dette vil ikke forsvinne med en ny fastlandsforbindelse

### Kommentar:

Veiløsningene som er valgt følger veinormalene, hvor trafikksikre løsninger er et svært viktig prinsipp.

Gang- og sykkelbroen vist i Kommunedelplanen er silt ut pga. av at den ville bli svært omfattende løsning. Grunnet krav til universell utforming ville en gang- og sykkelbro over Bekkeveien blitt over 200 meter lang, og et lite stedstilpasset tiltak. Det er kjent at flere syklist langs Smidsrødveien krysser Bekkeveien med stor hastighet. Krysset bygges om til stor rundkjøring som gir god avbøying og som vil dempe hastigheten. Boligene i Smidsrødveien 34 og 36 innløses og rives for å skaffe bedre siktforhold i krysområdet.

Det er kjent at flere syklist langs Smidsrødveien krysser Bekkeveien med stor hastighet. Krysset bygges om til stor rundkjøring som gir god avbøying og som vil dempe hastigheten. Boligene i Smidsrødveien 34 og 36 innløses og rives for å skaffe bedre siktforhold i krysområdet.

Prosjektet er godt kjent med grunnforholdene i Bekkeveien, og her ligger det inne en rekke tiltak som vil gjøre situasjonen bedre etter at anlegget er gjennomført. Det er tiltak for å bedre stabiliteten i grunnen og utskifting av infrastruktur med større dimensjoner.

NVE har trukket innsigelsene, og nødvendige avklaringer knyttet til deres ansvarsområde gjennomført.

Det er plass til vendehammeren som er tegnet inn på kartet i enden av Kløverveien.

Kløverveien stenges mot Bekkeveien da denne ligger tett på ny rundkjøring. Kornveien endrer status fra privat vei til kommunal vei. I Bekkeveien slås 2 avkjørsler sammen til felles avkjørsel. Dette gjelder Bekkeveien 4 og 6.

Luftetårn i Teieskogen er et grep for å bedre luftkvaliteten for boliger som ellers ville kunne bli berørt. Det er flere som har hatt spørsmål knyttet til luftetårn, inkludert fotavtrykk, luft- og støyyforurensing m.m.

Trafikken i Teie-tunnelen er innenfor normalkravene for to-veis trafikk, og kan således bygges som en ett-løps tunnel med toveis trafikk. Det er krav til rømningsmuligheter, og de er i vare tatt.

Utviklingen av Teie til et mer attraktivt lokalsenter er fortsatt en del av bypakka, men må tas i en separat planprosess. Det er ikke forsøkt å skjule kostnader.

Vi har gode tall på trafikk som brukes til å kalibrere transportmodellene våre.

Trafikken i Nedre Langgate i dag er om lag 16 000 i ÅDT. Når denne gaten stenges for gjennomkjøring, vil dette gi en stor trafikkreduksjon, og binde øvre og nedre bydel bedre sammen.

Når det gjelder endelig løsninger for kollektivtransport, så vil disse, eksempelvis på Nøtterøyveien, måtte planlegges mer i detalj. Dette gjøres i en separat planprosess.

Semslinna er planlagt utvidet til fire felt mellom Jarlsberg og E18. På Semslinna mellom Kjelle og Jarlsberg vil man med ny fastlandsforbindelse få en reduksjon i trafikken ift. til i dag. Denne beholdes derfor som to-felts vei.

For mer informasjon om temaene over og andre temaer innspillene berører som Eiketrær og aktuelle avbøtende tiltak, inkludert at felte eiketrær beholdes i området, er omtalt i kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema» viser spesielt til disse temaene:

- Tema 4: Lokal miljø
- Tema 6: Trafikk
- Tema 7: Miljøtema
- Tema 8: Tekniske forhold
- Tema 13: Kostnader og finansiering

### 3.6.70 Gisle Hope, Stalsbergveien 55, 3128 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-114*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Har spørsmål knyttet til avbøtende tiltak for egen eiendom. Dette inkluderer blant annet støyskjerming, eiendomsservervelse, luftkvalitet og bevaring av trær.

#### **Kommentar:**

Det er foretatt støyberegninger i tråd med veileder T-1442/2021, og tiltak som vuller og skjermer er lagt inn i planen. Eiendommen i Stalsbergveien 55 vil også bli vurdert for lokale støytiltak. Dette skjer i forbindelse med byggprosjekteringen i god tid før anleggsstart.

Arealoversikten viser at ca. 10 m<sup>2</sup> vil bli permanent ervervet. Dette gjelder i nordøstre hjørne for å justere gang-/sykkelløsning mot Ramberg. Øverste del utvides noe, men dette berører ikke eiendommen i Stalsbergveien 55.

Som for støy er det gjort beregninger for luftkvalitet i tråd med veileder T-1520. Noen boliger ligger i gul sone og som betyr at grenseverdier kan bli overskredet i korte perioder. Dette vil bli fulgt opp i forbindelse med byggprosjekteringen.

Temaene er videre omtalt i kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema» viser spesielt til disse temaene:

- Tema 4: Lokalmiljø
- Tema 11: Grunnerverv

Videre dialog knyttet til merknadene om grunnerverv og erstatning kan håndteres under grunnervervsprosessen.

### 3.6.71 Greta og Johannes Solli Marthinsen, Oppegårdsveien 19, 3148 HVASSER

Saksnummer 23/08194-115

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Negative til planen. Mener prosessen har vært uforutsigbar og uryddig. Ber om vurdering av hvor mange eiendommer som vil bli ekspropriert. Etterspør kostnadsoverslag på +/-10% oppjustert etter 2023-kroner. Har merknader i tilknytning til trafikksikkerhet i prosjektet generelt, og på enkeltstrekninger spesielt. Etterspør faglige vurderinger på flere punkter. Negativ til prosjektet påvirkning på friluftss- og rekreasjonsområdene. Har spørsmål til høyde, fotavtrykk og synlighet av luftetårnet i Teieskogen, samt forurensning. Stiller spørsmål ved behovet for ny fastlandsforbindelse. Etterspør konkret plan for håndtering og deponering av masser. Ber om konsekvenser for sol- og skyggeforhold. Etterlyser faresoner for flom. Har kommentarer om overskuddsmasser og tenkelige konsekvenser. Stiller spørsmål om hvorfor det ikke er foretatt nye grunnundersøkelser og områdestabilitetsvurderinger. Forutsetter at nødvendige dokumenter er på plass før 2.gangs-behandling. Bekymret for områdestabilitet og setningsskader, særlig i Bekkeveien. Bekymret for mulig forurensning av sjø og sjøbunn som følge av ny bro. Også bekymret for støyforurensning i boområdene langs Vestfjorden.

Ber om vurdering av verdiforringelse i Munkerekka og på Rambergåsen. Har flere spørsmål knyttet til kollektivtrafikk på ny fastlandsforbindelse. Ønsker vurdering av fastlandsforbindelsens virkning på landskapsbilde. Viser i den forbindelse til en skisse sendt inn av Munkerekka vel i 2018, som ifølge innsender illustrerer hvordan brutårn og stag vil dominere påvirke det visuelle inntrykket av Slottsområdet. Er også bekymret for felling av eiketrær. Opptatt av matjord, og har flere spørsmål i tilknytning til dette, blant annet om matjordplan. Har spørsmål til klimautslipp og klimaregnskap. Har også spørsmål i tilknytning til mulig økning av sykkel/og gange i forbindelse med ny løsning.

Bilder fra Ravnveien, Munkerekkeveien og landskapet i retning Rambergåsen vedlagt.

#### Kommentar:

Det er flere utredninger og politiske vedtak som ligger til grunn for ny fastlandsforbindelse og behovet for/nødvendigheten av denne.

Det er alltid et mål om å inngå frivillige (minnelige) avtaler om grunnerverv. Erfaringsmessig er ekspropriasjon kun aktuelt i et mindretall av tilfellene der vi ikke kommer til enighet med grunneier. Det er derfor ikke gjort en spesiell vurdering om eventuelle behov for ekspropriasjon.

Kostnadsanslag følger reguleringsplan. Kostnadsanslaget på vedtatt reguleringsplan er på +/- 10%. Kostnadene er oppgitt 2022-kroner. Det har imidlertid ikke vært noen prisvekst på veianlegg fra 3. kvartal 2022 til 2. kvartal 2023.

Nullvisjonen er en viktig føring for prosjektet, og prosjektet benytter gjeldene veinormaler for dimensjonering og utforming av veier og kryss m.m. Trafikksikkerhet er et svært viktig prinsipp for løsninger som ligger i veinormalene. Eventuelle fravik fra veinormalene må begrunnes og godkjennes. Trafikksikkerhet og tiltak på strekninger hvor det i dag ikke er et tilbud til myke trafikanter prioriteres i bypakka, inkl. gang- og sykkelvei langs Amundrødveien/Hellaveien. Trafikksikre løsninger under anleggsperioden vektlegges også. Ved eventuelle trafikklekkasjer til sidevegnett som ikke tåler økt trafikk, vil det måtte vurderes aktuelle tiltak.

Kryssingene av Bekkeveien for myke trafikanter er begge løsninger som bygges etter kravene i veinormalene. Det er ikke krav om over- eller underganger her ifølge veinormalene. En gangbro langs Smidrødveien hadde videre blitt et omfattende og lite stedstilpasset tiltak. Det planskilte kryssing

under fv. 308 opprettholdes. Gang- og sykkelbroen vist i Kommunedelplanen er silt ut pga. av at den ville bli svært omfattende løsning. Grunnet krav til universell utforming ville en gang- og sykkelbro over Bekkeveien blitt over 200 meter lang, og et lite stedstilpasset tiltak. Det er kjent at flere syklistene langs Smidsrødveien krysser Bekkeveien med stor hastighet. Krysset bygges om til stor rundkjøring som gir god avbøying og som vil dempe hastigheten. Boligene i Smidsrødveien 34 og 36 innløses og rives for å skaffe bedre siktforhold i kryssområdet.

Det vurderes ikke at denne planen vil gi økte kostnader av betydning til vedlikehold av lokalveinettet.

Luftetårn i Teieskogen er et grep for å bedre luftkvaliteten for boliger som ellers ville kunne bli berørt. Det er flere som har hatt spørsmål knyttet til luftetårn, inkludert fotavtrykk, luft- og støyforurensing m.m.

Prosjektet har god kjennskap til grunnforholdene i Bekkeveien, og det ligger inne en rekke tiltak som vil bedre forholdene i Bekkeveien ift. til dagens situasjon. Det er aktuelt å gjennomføre kartlegginger av eiendommer i forkant av anleggsstart. Av innspillet fremgår det ønske om å innhente egen takstrappreport. Hjemmelshaver må selvstendig gjerne innhente egen takstrappreport, men det gjøres oppmerksom på at dette må dekkes av hjemmelshaver selv. Det vil blant annet bli satt ut rystelsesmålere. Videre vil byggemetode tilpasses grunnforholdene.

Tiltaket vil ikke føre til negative konsekvenser for sjø og sjøbunn.

Det etterspørres flere illustrasjoner av hvordan brua og anlegget for øvrig oppleves, dette følges opp. Innspill vedrørende sol/skygge tas også med videre til kommende planleggingsfaser da dette belyses i liten grad på reguleringsplannivå. Illustrasjoner av broen fra ulike ståsteder, inkludert Slottsfjellet, er vist i reguleringsplanmaterialet. I innspillet henvises det til en setning hentet fra KVVU-rapporten i 2013. Planleggingen har siden da gått gjennom flere faser med siling, detaljering og optimalisering. Senere fagrapporter formidler derfor ikke dette synet på løsningen.

Faresoner for flom er innarbeidet.

Det er gjennomført grunnundersøkelser i 2019 og 2020 i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen. Det er gjennomført en tredjepartskontroll.

Tillatte støygrenser reguleres av lovverk. Det er utarbeidet støysonkart, og topografi ligger inne i støymodellen, slik at resultatene også viser effekten fra brua. I neste fase vil utforming av brurekkeverk vurderes nærmere. Her vil både estetikk og støy være aktuelle tema.

Det er ikke gjort en vurdering av eventuelle verdiforringelser i Munkrekka og Ramberg/Rambergåsen.

Et kollektivtilbud har størst effekt der hvor det er tett befolket eller andre viktige besøksmål. Det er per i dag holdeplasser både på Ramdalveien, på fv. 303 v/Jarlsberg travbane og fv. 300 Semslinna, disse vil bli flyttet på i viss grad, men ivarettatt, og kan benyttes til en eventuell framtidig endring av rutetilbudet. Det er særlig på hovedaksene og på sentrumsrettede reiser det er størst potensiale for overgang til buss. Det er ikke gjort en vurdering av økning av gang- og sykkeltrafikk inn mot sentrum som et resultat av reguleringsplanen for ny fastlandsforbindelse. Bypakke, som består av flere tiltak enn ny fastlandsforbindelse, har som mål å øke andelen som går, sykler og tar buss.

Temaene innspillene berører er videre omtalt i kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema» viser spesielt til disse temaene:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 3: Miljøvennlig transport, klimagassutslipp og nullvekstmål
- Tema 4: Lokalmiljø

- Tema 7: Miljøtema
- Tema 8: Tekniske forhold
- Tema 9: Grunnforhold
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport
- Tema 11: Grunnerverv
- Tema 13: Kostnader og finansiering

### 3.6.72 Solveig og Tormod Fredriksen, Åkerveien 13, 3120 NØTTERØY Saksnummer 23/08194-117

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Har flere konkrete spørsmål knyttet til verdiforringelse, eventuell ekspropriasjon og rettigheter i den forbindelse. Er bekymret for støy i driftsfasen, trafiksikkerhet, grunnforhold og kvikkleira, med spesielt fokus på Bekkeveien. Det påpekes at fastlandsforbindelsen medfører lang omkjøring til Tønsberg sentrum, og etterlyser vurdering i tilknytning til dette. Etterspør informasjon om bompenger og massetransport. De har også spørsmål om fastlandsforbindelsen i landskapsbildet, Teieskogen, luftetårnet, naturmangfold og naturpåvirkning og luftforurensning. De etterspør informasjon tilknyttet helsepåvirkning, løsninger for kollektiv og eiendomsskatt. Er negative til forslag om ny fastlandsforbindelsen.

Bilder av hus og hage vedlagt.

#### Kommentar:

Det er flere utredninger og politiske vedtak som ligger til grunn for ny fastlandsforbindelse og behovet for/nødvendigheten av denne.

Det er alltid et mål om å inngå frivillige (minnelige) avtaler om grunnerverv. Erfaringsmessig er ekspropriasjon kun aktuelt i et mindretall av tilfellene der vi ikke kommer til enighet med grunneier. Det er derfor ikke gjort en spesiell vurdering om eventuelle behov for ekspropriasjon. Det er ikke gjort en vurdering av eventuelle verdiforringelser.

Ca. 1/3 av trafikken over dagens Kanalbro er gjennomgangstrafikk. Denne trafikken vil få et bedre tilbud med ny fastlandsforbindelse. Kanalbroa vil fortsatt være åpen for de som skal mot sentrum, selv om kapasiteten blir noe redusert. Det er et mål om at flere skal velge gange, sykkel og kollektiv på sentrumsrettede reiser. Det er riktig at det ligger inne syv rundkjøringer i planen. Det er gjort beregninger på trafikkavvikling, og anlegget er dimensjonert i tråd med vegnormalene. Det er kun behov for å utvide fv. 300 Semslinna fra Jarlsberg til E18. Dette gjennomføres som et eget prosjekt. Trafikken mellom Jarlsberg og Kjelle vil bli redusert med ny fastlandsforbindelse.

Oppgitt ÅDT er et snitt over dagen. Vanligvis er det noe høyere trafikk i morgen- og ettermiddagstimene.

Når det gjelder både anleggsfase og permanent fase så reguleres tillatte grenseverdier for støy av lovverk. Det er foretatt støyberegninger og eiendommen i Åkerveien 13 vil vurderes for lokale støytiltak. Dette gjøres i forbindelse med detaljprosjekteringen i god tid før byggestart. Det vil bli tatt kontakt og gitt god informasjon i forkant. Det kan være mulig å få skiftet vinduer, men hvilke tiltak som kan være aktuelle tas altså i en senere fase. Innhenting av verdivurdering må innsender gjerne gjøre for egen regning.

Luftetårn i Teieskogen er et grep for å bedre luftkvaliteten for boliger som ellers ville kunne bli berørt. Det er flere som har hatt spørsmål knyttet til luftetårn, inkludert fotavtrykk, luft- og støyforurensing m.m.

Nullvisjonen er en viktig føring for prosjektet, og prosjektet benytter gjeldene veinormaler for dimensjonering og utforming av veier og kryss m.m. Trafikksikkerhet er et svært viktig prinsipp for løsninger som ligger i veinormalene. Eventuelle fravik fra veinormalene må begrunnes og godkjennes. Trafikksikkerhet og tiltak på strekninger hvor det i dag ikke er et tilbud til myke trafikanter prioriteres i bypakka. Trafikksikre løsninger under anleggsperioden vektlegges også.

Kryssingene av Bekkeveien for myke trafikanter er begge løsninger som bygges etter kravene i veinormalene. Det er ikke krav om over- eller underganger her ifølge veinormalen, ei heller lysregulerte kryssinger. Fartsgrense er 40 km/t pr time, og det vil bli to opphøyde gangfelt på strekningen. Det er ikke anbefalt rushtidsavgift i første omgang.

Reguleringsplanen for ny fastlandsforbindelse tar ikke stilling til innføring av eiendomsskatt i Færder kommune.

Temaene innspillene berører er videre omtalt i kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema» viser spesielt til disse temaene:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 4: Lokalmiljø
- Tema 7: Miljøtema
- Tema 8: Tekniske forhold
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport
- Tema 11: Grunnerverv
- Tema 13: Kostnader og finansiering

### 3.6.73 Markus Gjeldstad, Trondheimsveien 170 B, 0570 OSLO

*Saksnummer 23/08194-121*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Savner dokumentasjon på hvordan bypakke Tønsberg-regionen bidrar til å nå FNs klimamål om reduserte klimagassutslipp innen 2030. Har flere spørsmål i tilknytning til klimagassregnskap, både nåværende og fremtidige tall. Spør også om hvor mange år det vil ta før klimagassregnskapet for Tønsberg-regionen vil gå i null, og hvordan det jobbes med å begrense de lokale miljøskadelige virkningene av transport med den nye veiløsningen.

Etterlyser dokumentasjon på involvering av unge, og spør på hvilken måte politikerne representerer de unge. Svært kritisk til ødeleggelse av Ramberg badeplass.

#### **Kommentar:**

Merknaden tas til orientering.

Det har vært mange muligheter for medvirkning i flere planfaser, både i KVVU-fasen, kommunedelplanfasen og i reguleringsplanfasen. Det er imidlertid ikke gjort spesielle medvirkningstiltak mot barn og unge i reguleringsplanarbeidet, der Ramberg badeplass eksplisitt har vært drøftet med representanter for barn og unge.

Trasévalg for ny fastlandsforbindelse ble foretatt etter en konsekvensutredning, hvor fordeler og ulemper med syv ulike alternativer ble grundig utredet. Nærmiljø og friluftsliv, inkludert barn og unge, er et av temaene i konsekvensutredningen. Det er i temarapport for nærmiljø og friluftsliv vist til at området Ramberg, Ramdal, Ramberg-odden og Rambergåsen får stor negativ konsekvens av valgt fastlandsforbindelse. Bru fra Smørberg til Ramberg var etter en samlet vurdering likevel ett av to alternativer som ble anbefalt lagt ut på høring.

For å redusere ulempene ved brua vil vi invitere til medvirkning i detaljeringsfasen for å finne gode avbøtende tiltak.

Temaene innspillene berører er videre omtalt i kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema» viser spesielt til disse temaene:

- Tema 3: Miljøvennlig transport, klimagassutslipp og nullvekstmålet
- Tema 7: Miljøtema

### 3.6.74 Jan Andre Molvig, Furumoveien 13 B, 3142 VESTSKOGEN

*Saksnummer 23/08194-124*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Har flere spørsmål i tilknytning til etablering av ny fastlandsforbindelse. Kritisk til å endre eksisterende infrastruktur, mener det vil påvirke Teie/Kolberg og Ramberg/Kaldnes negativt, og bygge for tett på naturvernet område på Smørberg. Positiv til ny fastlandsforbindelse, men negativ til dagens forslag av plassering. Etterlyser vurdering av Hella-Skjærnes. Mener det vil bli en bedre løsning.

#### **Kommentar:**

Merknaden tas til orientering.

Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og mål, tidligere utredninger, lokalmiljø og miljøtema.

Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 4: Lokalmiljø
- Tema 7: Miljøtema

### 3.6.75 Lage Ljøterud, Hjemseveien 31, 3140 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-125*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Mener tunnelen fra Kirkeveien må utføres i 2 fullverdige løp. Opptatt av grunnvannstanden opprettholdes og ikke lekker til tunnelene. Etterlyser avklaring av definisjon bebyggelse og anlegg, spesielt i forhold til kart R108 på Kaldnes. Mener planen må trekkes tilbake og ny plan utarbeides rundt parallellbro til eksisterende bro over kanalen. Har forslag til endringer i reguleringsbestemmelser.



### **Kommentar:**

I 2021 behandlet partene i bypakka en egen sak om nedskalering av prosjektet. Det var stort behov for å kutte kostnader, og en ett-løps tunnel er fortsatt i tråd med veinormalene.

Luftetårn i Teieskogen er et grep for å bedre luftkvaliteten for boliger som ellers ville kunne bli berørt. Det er flere som har hatt spørsmål knyttet til luftetårn, inkludert fotavtrykk, luft- og støyforurensing m.m.

Når det gjelder spørsmål omm grunnvann, så er veitraséen på bakgrunn av den eksisterende kjennskapen inndelt i delstrekninger fra delstrekning A til delstrekning P. For hver delstrekning er det vurdert om det er en sannsynlighet for vesentlige endringer i grunnvannsstand/poretrykk. Dette, sammen med en vurdering av følsomheten for slike endringer kan brukes til å fastsette innlekkasjekrav.

Innenfor influensområdet til tunnelene finnes det bebyggelse, brønner og sårbart naturmangfold. Innlekkasjekrav for alle tunnelløp samlet er vurdert til 5 l/min/100 m for 929 løpemeter tunnel, 10 l/min/100m for 2053 løpemeter tunnel, og 20 l/min/100m for 273 løpemeter tunnel. Det vurderes at deler av Teietunnelen og Hogsnestunnelen må ha systematiske injeksjon, men resten kan ha en behovsprøvd injeksjonsstrategi. Dette må en ta nærmere stilling til i neste fase.

Bestemmelse hvor Kaldnes er unntatt er endret, slik at dette området håndteres på lik linje med andre områder.

Det er flere utredninger og politiske vedtak som ligger til grunn for ny fastlandsforbindelse.

Temaene innspillene berører er videre omtalt i kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema» viser spesielt til disse temaene:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 8: Tekniske forhold

### **3.6.76 Ann-Beth og Rolf Rygg, Husøystrand 5 B, 3132 HUSØYSUND** *Saksnummer 23/08194-129*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Mener at ingen vet eller tør si hva ny fastlandsforbindelse koster, og at denne legger opp til uønskede trafikale løsninger.

Ber om at prosjektet blir utsatt og utredet på nytt, med alternativene skissert av Svein Olaf Hoff i vedlagte innlegg fra Tønsberg blad. Foreslår også folkeavstemming.

### **Kommentar:**

Merknaden tas til orientering.

Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og mål, tidligere utredninger, trafikk og kostnader og finansiering.

Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger

- Tema 6: Trafikk
- Tema 13: Kostnader og finansiering

### 3.6.77 Jorunn Sætre, Jorunn Herbert og Harry Franz, Bekkeveien 4, 3120 NØTTERØY

Saksnummer 23/08194-122

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Er mot planen. Mener det påføres store ulemper når det gjelder klima, miljø, naturmangfold, landskap, bomiljø, rekreasjonsområder m.m. Kritisk til prosessen. Mener kostnadene er for høye og for usikre. Kritisk til bompenger. Etterlyser trafiksikkerhetstiltak i Bekkeveien. Etterlyser også støyskjerming og eventuelt andre avbøtende tiltak. Ber om utredning av områdestabilitet og setningsberegninger i Bekkeveien. Svært negativ til luftetårnet i Teieskogen. Etterspør også utredning angående all masse som skal kjøres ut fra anleggsområdet/tunnelen på nåværende veisystem, herunder blant annet hvor massen skal kjøres, hvor den skal deponeres, og ekstra trafiksikkerhetstiltak.

#### Kommentar:

Det er flere utredninger og politiske vedtak som ligger til grunn for ny fastlandsforbindelse. Det er krevende å bygge viktige samferdselsprosjekter i tettbygde strøk, og det kan medføre at noen er nødt til å flytte eller avstå hele eller deler av eiendommen sin for at det skal kunne bygges ny og mer samfunnsikker vei. Dette kan også gjelde næringsaktører, arbeidsplasser og ulike aktiviteter.

Imidlertid er ny fastlandsforbindelse i tillegg til å gi nær 30 000 innbyggere i Færder og Tønsberg en mer samfunnsikker forbindelse, et viktig tiltak for næringslivet. Ny fastlandsforbindelse vurderes som et viktig grep for å kunne utvikle næringslivet i Færder.

Aktivitetstilbudet som trekkes frem i høringsinnspillet vil forhåpentligvis kunne finne nye egnede lokaler. Videre utvikling av Kaldnes-området forventes videre å kunne tilføre nordre del av Nøtterøy både flere arbeidsplasser og økt aktivitetstilbud.

Det er alltid et mål om å inngå frivillige (minnelige) avtaler om grunnerverv. Erfaringsmessig er ekspropriasjon kun aktuelt i et mindretall av tilfellene der vi ikke kommer til enighet med grunneier.

Nullvisjonen er en viktig føring for prosjektet, og veinormalene følges av prosjektet. Trafiksikkerhet er et svært viktig prinsipp for løsninger som ligger i veinormalene. Trafiksikkerhet og tiltak på strekninger hvor det i dag ikke er et tilbud til myke trafikanter prioriteres i bypakka. Trafikksikre løsninger under anleggsperioden vektlegges også. Kryssingene av Bekkeveien for myke trafikanter er begge løsninger som bygges etter kravene i veinormalene. Det er ikke krav om over- eller underganger her ifølge veinormalene. En gangbro langs Smidsrødveien hadde videre blitt et omfattende og lite stedstilpasset tiltak.

Støytiltak er lagt inn og vises i reguleringsplanen som vuller og skjermes. I tillegg vil flere boliger bli vurdert for lokale støytiltak. Dette skjer som en del av detaljprosjekteringen i god tid før byggestart.

Kostnadsanslag følger reguleringsplan. Kostnadsanslaget på vedtatt reguleringsplan er på +/- 10%. Kostnadene er oppgitt 2022-kroner. Det har imidlertid ikke vært noen prisvekst på veianlegg fra 3. kvartal 2022 til 2. kvartal 2023. Trafikksikre løsninger er viktige. Kostnadene er en del av prosjektkostnaden.

Luftetårn i Teieskogen er et grep for å bedre luftkvaliteten for boliger som ellers ville kunne bli berørt. Det er flere som har hatt spørsmål knyttet til luftetårn, inkludert fotavtrykk, luft- og støyforurensing m.m.

Prosjektet har god kjennskap til grunnforholdene i Bekkeveien, og det ligger inne en rekke tiltak som vil bedre forholdene i Bekkeveien ift. til dagens situasjon. Det er aktuelt å gjennomføre kartlegginger av eiendommer i forkant av anleggsstart. Det er også gjennomført grunnundersøkelser i 2019 og 2020 i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.

Temaene innspillene berører er videre omtalt i kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema» viser spesielt til disse temaene:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 4: Lokalmiljø
- Tema 8: Tekniske forhold
- Tema 9: Grunnforhold
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport
- Tema 11: Grunnerverv

Til merknadene knyttet til grunnervervsprosessen og spørsmål om erstatning vises det til Tema 11: Grunnerverv. Videre dialog knyttet til merknadene kan håndteres under grunnervervsprosessen

### 3.6.78 Stig Sølvberg, Eikeveien 5, 3120 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-123 og 133*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Kritisk til forslaget til veiløsning mellom Smidsrødveien og Kirkeveien. Foreslår isteden Øgårdsveien. Begrunner det både teknisk, økonomisk og historisk, ved å blant annet vise til tegningene tilknyttet Teie haveby og de historiske planene knyttet til utviklingene av området. Mener forslaget Bekkeveien – Eikeveien vil være både dyrere og mer teknisk komplisert, med blant annet tap av matjord, forringelse av området og oppkjøp av mange eiendommer.

#### **Kommentar:**

Merknaden tas til orientering. For mer informasjon angående tverrforbindelse mellom Smidsrødveien og Kirkeveien, se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema» viser spesielt til disse temaene:

- Tema 6: trafikk

### 3.6.79 Eldar Dybvik, Bieveien 13, 3172 VEAR

*Saksnummer 23/08194-126*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Mener planen ikke burde vært sendt til uttalelse på dette tidspunktet, blant annet som følge av usikkerhet knyttet til kostnad og samfunnsøkonomi. Mener prosessen har vært uryddig og uforutsigbar.

Ber administrasjonen opplyse om hvor mange eiendommer som står i fare for å bli ekspropriert, med vurdering av kostnader, både økonomiske og immateriell forringelse av livet.

Kritisk til det nøyaktige kostnadsoverslaget og prosessen rundt dette. Forventer et kostnadsoverslag oppjustert etter 2023-kroner, senest innen 2. gangsbehandling. Mener planen ikke bidrar til redusert risiko for ulykker, og mener at trafikken på lokalveinettet vil øke mye fordi mange vil velge alternative veier som vil belaste lokalmiljøet.

Stiller spørsmål om hvor mye støy og luftforurensning luftetårnene vil medføre, og hvor stor forringelse av rekreasjonsområdene i Teieskogen vil bli.

Usikker på hvor nødvendig fastlandsforbindelsen faktisk er. Viser til politisk begrunnelsen om hensynet til kritisk samfunnsberedskap, og etterspør faglig begrunnelse for denne påstanden.

Ber også om dokumentasjon på hvor ofte kanalbroen er ute av funksjon og hvorvidt dette faktisk går ut over kritisk samfunnsberedskap. I tillegg spør innsender om hvorvidt det er vurdert å sveise fast kanalbroen og en vurdering på om hvilke skadevirkninger det evt. kan ha, sett opp mot å velge fastlandsforbindelsen slik den er foreslått.

Kan ikke se at håndtering av overskuddsmasser er tilstrekkelig utredet og ber om forpliktende svar på hvordan håndtering av overskuddsmasser vil bli håndtert.

Viser til grunnundersøkelser gjort i 2013, og etterspør nyere undersøkelser. Viser også til innsigelse og innspill fra NVE, og spør hvordan kommunene og fylkeskommunen skal følge opp dette.

Viser til forurensning fra ny bro over Vestfjorden til luft, sjø og sjøbunn, friluftsliv og rekreasjonsmuligheter, badeplasser mv. Etterspør beregninger over negative konsekvenser, samt hvordan dette er inkludert i vurderingene.

Peker på at store boligområder på begge sider av Vestfjorden vil få støybelastninger på grunn av denne utbyggingen. Det gjelder selvsagt også under anleggsperioden. Erfaringene fra utbygging av E18 gjennom Vestfold var at det gav en sterk økning av trafikkulykker.

Lurer på hvilke føringer vil bli lagt for knusing av steinmasser.

I hvilken grad vil det bli utført anleggsarbeid utover vanlig arbeidstid? Vil det bli gitt tillatelse til nattarbeid i perioder? I hvilken grad vil belastningen på boligmiljø bli vurdert opp mot dette?

Er bekymret for konsekvensene på Smørberg og Jarlsbergområdet. Viser til belastning på Smørberg, og stiller spørsmål om behovet for vei/bro vurdert opp mot å rasere et gammelt bosettingsområde? Kritisk til de store inngrepene i forbindelse med bru- og veibyging både på Smørberg, Vear, Hogsnes og Jarlsberg. Stiller spørsmål ved om det er vurdert alternative og mer skånsomme løsninger?

Stiller spørsmål ved om det er vurdert velfungerende tiltak for lokalbefolkningen på vestsiden av Vestfjorden, herunder barn og unge, bruk av fritids og rekreasjonsområder og kompensasjon for verdiforringelse av eiendommer?

### **Kommentar:**

Det er flere utredninger og politiske vedtak som ligger til grunn for ny fastlandsforbindelse og behovet for/nødvendigheten av denne. Det er alltid et mål om å inngå frivillige (minnelige) avtaler om grunnerverv. Erfaringsmessig er ekspropriasjon kun aktuelt i et mindretall av tilfellene der vi ikke kommer til enighet med grunneier. Det er derfor ikke gjort en spesiell vurdering om eventuelle behov for ekspropriasjon.

Kostnadsanslag følger reguleringsplan. Kostnadsanslaget på vedtatt reguleringsplan er på +/- 10%. Kostnadene er oppgitt 2022-kroner. Det har imidlertid ikke vært noen prisvekst på veianlegg fra 3. kvartal 2022 til 2. kvartal 2023.

Luftetårn i Teieskogen er et grep for å bedre luftkvaliteten for boliger som ellers ville kunne bli berørt. Det er flere som har hatt spørsmål knyttet til luftetårn, inkludert fotavtrykk, luft- og støyforurensing m.m.

Det som skal bygges er et normalt veianlegg. Det er videre normalt at man i reguleringsfasen ikke har låst muligheter for ulike alternative løsninger for massehåndtering på dette tidspunktet, og det er derfor knyttet bestemmelser til videre prosess for massehåndtering.

Det er gjennomført grunnundersøkelser i 2019 og 2020 i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.

Det er gjennomført en tredjepartskontroll. Prosjektet har god kjennskap til grunnforholdene i Bekkeveien, og det ligger inne en rekke tiltak som vil bedre forholdene i Bekkeveien ift. til dagens situasjon. Det er aktuelt å gjennomføre kartlegginger av eiendommer i forkant av anleggsstart. Av innspillet fremgår det ønske om å innhente egen takstrappport. Hjemmelshaver må selvsagt gjerne innhente egen takstrappport, men det gjøres oppmerksom på at dette må dekkes av hjemmelshaver selv.

Tillatte støygrenser reguleres av lovverk. Tiltaket vil ikke føre til negative konsekvenser for sjø og sjøbunner.

Trasévalg for ny fastlandsforbindelse ble foretatt etter en konsekvensutredning, hvor fordeler og ulemper med syv ulike alternativer ble grundig utredet.

Veier for myke trafikanter på vestsiden av Vestfjorden opprettholdes.

Det er ikke gjort en vurdering av eventuelle verdiforringelser.

For mer informasjon om temaene innspillene berører se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema» viser spesielt til disse:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 4: Lokalmiljø
- Tema 8: Tekniske forhold
- Tema 9: Grunnforhold
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport
- Tema 11: Grunnerverv
- Tema 13: Kostnader og finansiering

### 3.6.80 Benth Walmestad og Michelle Corneliusen, Kornveien 1, 3120 NØTTERØY

Saksnummer 23/08194-127

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Negativ til valgte løsning. Etterlyser mer informasjon om Kornveien. Ber om svar på hvilke erstatninger de har krav på. Etterlyser redegjørelse og plan i fht blåleire/kvikkleire i området, og erstatninger som følge av dette, både støy, setningsskader mm. Opplevde prosessen som uryddig. Etterlyser konkrete svar, blant annet på økonomiske konsekvenser og kostnader i tilknytning til prosessen. Ønsker en konkret risikovurdering knyttet til ras, områdestabilitet og flomfare, både for egen eiendom og for området rundt. Forutsetter at faresonen for kvikkleireskred vurdering av verdiforringelse av boliger i Kornveien og Bekkeveien. Stiller seg undrende til å nå effektmål 2. Etterlyser konkret plan for behandling av masser, inkludert kostnader. Skeptisk til at valgte løsning, og mener den vil medføre køer. Etterspør kostnadsberegninger og bompengeberegninger. Etterlyser konkret redegjørelse for ivaretagelse av barnas trafiksikkerhet. Opptatt av støy og tiltak knyttet til dette, særlig i forbindelse med nærliggende eiendommer. Vil også se en oversikt over hvordan samtlige eiendommer i Bekkeveien får adkomst til hjemmene sine. Har spørsmål i tilknytning til flytting av kraftstasjonen i Bekkeveien. Stiller spørsmål ved behovet for ny fastlandsforbindelse. Foreslår å lukke kanalbroen permanent, for å imøtegå beredskapsbehovet. Konkluderer med at de er svært negative til forslaget som foreligger. Spørsmål knyttet til NVE og tredjepartskontroll innen 2. gangs behandling. Etterlyser trafiksikkerhetstiltak flere steder i planområdet, blant annet i Bekkeveien, Smidsrødveien og Grindløkken. Kritisk til luftetårnet i Teieskogen.

#### Kommentar:

Innspillet tas til orientering.

Kornveien vil bli regulert som offentlig vei med kommunal standard. Total veibredde på 5 meter og regulert bredde på ca. 10 meter. Utvidelsen skjer mot vest slik at eiendommene på østsiden ikke berøres. For Kornveien 1 blir det ikke inngrep på eiendommen eller endringer i parkeringsforhold på egen grunn.

Eiendommen syd og vest for Bekkeveien 3 ligger inne i planen som midlertid rigg- og anleggsområde. Bruk av området avklares i forbindelse med byggprosjekteringen og utarbeidelse av konkurransegrunnlag for å anskaffe entreprenør.

Prosjektet er godt kjent med grunnforholdene i Bekkeveien, og det ligger inne en rekke tiltak for å bedre grunnforholdene. Håndtering av grunnforhold i byggefasen og håndtering av overvann er en del av prosjektet. Kostnader for dette inngår i prosjektkostnaden. Det vises ellers til Geoteknisk rapport og rapport for Områdestabilitet. Det er foretatt grunnundersøkelser i området i forbindelse med Kommunedelplan og i 2019/2020 i forbindelse med reguleringsplanen.

Det er aktuelt å kartlegge boliger i forkant av anleggsstart med tanke på eventuelle skader. Det vil også blant annet settes ut rystelsesmålere.

Nullvisjonen er en viktig føring for prosjektet, og veinormalene følges av prosjektet. Trafiksikkerhet er et svært viktig prinsipp for løsninger som ligger i veinormalene. Trafiksikkerhet og tiltak på strekninger hvor det i dag ikke er et tilbud til myke trafikanter prioriteres i bypakka. Trafiksikre løsninger under anleggsperioden vektlegges også. Kryssingene av Bekkeveien for myke trafikanter er begge løsninger som bygges etter kravene i veinormalene. Det er ikke krav om over- eller underganger her ifølge veinormalene. En gangbro langs Smidsrødveien hadde videre blitt et omfattende tiltak. Grunnet krav til universell utforming ville en gang- og sykkelbro over Bekkeveien blitt over 200 meter lang, og et lite stedstilpasset tiltak. Det er kjent at flere syklist langs

Smidsrødveien krysser Bekkeveien med stor hastighet. Krysset bygges om til stor rundkjøring som gir god avbøying og som vil dempe hastigheten. Boligene i Smidsrødveien 34 og 36 innløses og rives for å skaffe bedre siktforhold i kryssområdet.

Som nevnt over vil det gjøres en rekke tiltak for å bedre grunnforholdene i Bekkeveien. Det er gjennomført tredjepartskontroll. Områdestabilitet er nærmere omtalt i kapittel 2.9.

Luftetårn i Teieskogen er et grep for å bedre luftkvaliteten for boliger som ellers ville kunne bli berørt. Det er flere som har hatt spørsmål knyttet til luftetårn, inkludert fotavtrykk, luft- og støyforurensing m.m.

Det er flere utredninger og politiske vedtak som ligger til grunn for ny fastlandsforbindelse.

Det er utarbeidet et klimagassbudsjett for byggingen av prosjektet. Massehåndteringen regnes som en del av byggingen.

Når det gjelder valg av tverrforbindelse i Bekkeveien, er dette nærmere omtalt i punkt 2.6.3 under kapittel 2, Tema 6: Trafikk.

Anleggsgjennomføring er nærmere omtalt i kapittel 2, Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport.

Når det gjelder temaet trafikk er ny fastlandsforbindelse særlig viktig ift. til samfunnsikkerhet, og for å håndtere gjennomgangstrafikken. Når det gjelder sentrumsrettede reiser er det et mål at flere skal velge gange, sykkel og kollektiv. Dette vil også frigjøre plass på vegnettet til de som må bruke bil. I et byområde vil det over døgnet tidvis være kø.

Som nevnt ligger veinormalene til grunn for alle veiløsninger i reguleringsplanen. Eksisterende planskilt kryssing under Kirkeveien opprettholdes.

Det er fortatt støyberegninger som viser dagens forhold, støy 20 år etter åpning av ny vei (2048) med og uten støytiltak. Støytiltak er lagt inn og vises i reguleringsplanen som vuller og skjærmer. I tillegg vil flere boliger bli vurdert for lokale støytiltak. Kornveien 1 er blant de som vil bli vurdert for lokale tiltak. Dette skjer som en del av detaljprosjekteringen i god tid før byggestart. Det vil bli tatt kontakt og gitt god informasjon i forkant. Hvilke tiltak som kan være aktuelle tas altså i en senere fase. Innhentning av verddivurdering må innsender gjerne gjøre for egen regning.

Oversikt over atkomster til samtlige eiendommer i Bekkeveien fremkommer av reguleringsplankartet.

Trafo ved Bekkeveien 1 fjernes og ny trafo settes opp på resteiendommen. LEDE vil være sentral i dette arbeidet.

Det er ikke gjort en vurdering av eventuelle verdiforringelser.

For mer informasjon om temaene innspillene berører se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema» viser spesielt til disse:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 3: Miljøvennlig transport, klimagassutslipp og nullvekstmål.
- Tema 8: Tekniske forhold
- Tema 9: Grunnforhold
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport
- Tema 11: Grunnerverv

- Tema 13: Kostnader og finansiering

### 3.6.81 Ingrid Vee, Fagerheimgaten 3, 3115 TØNSBERG

Saksnummer 23/08194-128

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Ber om redusert fartsgrense i Solveien. Viser til at lavere fart vil være positivt for reduksjon av støy. Støtter ambisjonen om å bruke elektriske og hydrogenbaserte anleggsmaskiner. Stiller spørsmål ved om trafikkgrunnlaget er basert på 2016-tall, og opplever selv at det har blitt tyngre trafikk siden den gang. Har spørsmål tilknytning til dette. Henviser til Statens vegvesens nettsider om støy fra trafikk.

#### Kommentar:

Det ligger ikke inne noen planer i bypakka om å senke fartsgrensen i Solveien, men det kan eventuelt vurderes som virkemiddel hvis vi får stor økning i uønsket trafikk langs strekningen. Stenging av tunell for drift og vedlikehold kommer i størst mulig grad skje nattetid når trafikkmengdene er små og påvirker derfor ikke sideveinettet i noen større grad.

Når det gjelder trafikkdata, så brukes tall fra tellepunkter fra tidligere år for å kvalitetssikre resultatene fra modellene vi bruker. Vi fremskriver siden disse til de årene vi skal beregne trafikken for.

Viser til mer om disse tema i kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 3: Miljøvennlig transport, klimagassutslipp og nullvekstmålet
- Tema 6: Trafikk
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport

### 3.6.82 Axel Hopstock, Kornveien 3, 3120 NØTTERØY

Saksnummer 23/08194-130

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Skeptisk til prosessen. Etterlyser informasjon til de som skal betale bompenger, samt hevder at han som grunneier ikke har mottatt informasjon om konsekvenser for eiendommen. Bekymret for grunnforholdene rundt Bekkeveien, Grindløkka skole og Kornveien. Mener prosjektet vil ødelegge områdekarakteren. Viser til ulykker i krysset Vekkeveien/Smidsrødveien, og antar at prosjektet medfører økning i ulykker, særlig mellom bilist og syklist. Etterlyser avklaring av sikkerheten i Bekkeveien. Etterlyser vurdering av verdiforringelse for boligene i området. Mener de miljømessige forholdene under byggingen ikke er godt nok belyst. Er generelt sterk motstander av valgte løsning.

#### Kommentar:

Kornveien er regulert som offentlig vei med kommunal standard. Total veibredde på 5 meter og regulert bredde på ca. 10 meter. Utvidelsen skjer mot vest slik at eiendommene på østsiden ikke berøres. For Kornveien 3 blir det ikke inngrep på eiendommen eller endringer i parkeringsforhold på egen grunn.



For mer informasjon om temaene innspillene berører se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema» viser spesielt til disse:

- Tema 9: Grunnforhold
- Tema 11: Grunnerverv

### 3.6.83 Kristoffer Colban Eriksen og Hilde Sofie Løyning, Stalsbergveien 35, 3128 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-132*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Mener planen ikke burde vært på høring på nåværende tidspunkt, fordi er usikkerhet rundt finansiering av planen. Mener det er politisk prestisje å få vedtatt planen før sommeren, og ber om at kommunedirektøren i Færder får jobbe i fred.

Hevder prosessen med planleggingen av ny fastlandsforbindelse har vært uryddig, uforutsigbar og preget av mye usikkerhet over flere tiår. Etterlyser en vurdering av hvor mange eiendommer som står i fare for å bli ekspropriert med denne planen og hvor mange eiendommer som blir sett som usannsynlig blir innløst frivillig. Etterlyser kostnadsoverslag med nøyaktighetsgrad +/- 10% oppjustert etter 2023-kroner, senest innen 2. gangsbehandling.

Mener påstanden om at fastlandsforbindelsen vil medføre bedre trafiksikkerhet i det lokale veinettet er feil, og etterspør faglig begrunnelse. Fokus på trafiksikkerhet i tilknytning til ulike veier. Ber om en vurdering av trafiksikkerheten på ulike punkter. Spør hvorfor det ikke er planlagt noen over/underganger på nye gang- og sykkelveier.

Ber om en vurdering av vedlikeholdskostnader på lokalveinett med denne planen. Har spørsmål knyttet til luftetårnet i Teieskogen, blant annet i tilknytning til høyde, fotavtrykk og luft- og støyforurensning.

Kritisk til behovet for ny fastlandsforbindelse. Etterspør innhold og kriterier for plan for håndtering av masser. Etterlyser avklaring av disponering av overskuddsmasser, inkludert lokalisering av deponiområder. Etterlyser vurderinger av sol- og skyggeforhold for nærliggende bebyggelse. Etterlyser nye grunnundersøkelser og områdestabilitetsvurderinger i forbindelse med denne reguleringsplanen. Forutsetter at faresonen for kvikkleireskred har vært gjenstand for 3. partskontroll og er meldt inn til NVE innen 2. gangsbehandling. Etterlyser vurdering av de bløte leirmassene i området. Etterspør vurdering av forurensning av sjø- og sjøbunn i Vestfjorden.

Peker på at utformingen av Vestfjorden gjør den til en høytaler for støy, og er bekymret for virkningen dette vil ha for støy fra fastlandsforbindelsen. Ber om en vurdering av konsekvensene for boområdene.

Ber om vurdering av verdiforringelse av eiendommer i Munkerekka og Ramberg/Rambergåsen.

Reagerer på at det planlegges ny fastlandsforbindelse uten å tilrettelegge for kollektiv. Spør blant annet om Færder kommune er enig, hvordan det harmonerer med hovedmål og effektmål 2, og virkning for kollektivreisende hvis Kanalbrua står.

Viser til ikke-prissatte konsekvenser. Etterlyser blant annet illustrasjoner/beskrivelse av hvordan tunnelpartaler og bro vil påvirke landskapsbilde på Rambergåsen og badeplassen, samt sol/skyggeforhold, og hvordan brutårnene blir seende ut sammenlignet med bl.a. Slottsfjellet. Etterlyser visuell beskrivelse, og viser i den forbindelse til skissen innsendt av Munkerekka Vel fra 2018.

Vil vite hvor mange av de 21 trærne langs Eikeveien må felles. Forventer at det foreligger matjordplan innen 2. gangsbehandling. Har spørsmål i tilknytning til klimabudsjettet, blant annet hvilket år prosjektet klimamessig er i pluss og hvilke klimautslipp massehåndteringen vil ha.

Har merknader i tilknytning til gang- og sykkeltrafikk til Tønsberg sentrum.

Har flere kommentarer til seilingshøyde på 40 meter over HAT, blant annet knyttet til Kystverkets krav til seilingshøyde og -brede, og mener planen bør tillate lavere seilingshøyde. Har merknader knyttet til manglende konsekvensutredning av massehåndtering med tanke på kostnader, miljø, samfunnsberedskap og belastningen for befolkning. Mener manglende konsekvensutredning er en saksbehandlingsfeil som kan gjøre et eventuelt vedtak av plan ulovlig. Vil kreve erstatning dersom boligen blir påført setningsskader i forbindelse med byggearbeidet. Mener planen har negative virkninger for barn og unge, både trafiksikkerhetsmessig og knyttet til friluft- og rekreasjonsmuligheter. Stiller spørsmål om hvilke lokale støyskjermingstiltak som foreslås på egen adresse.

Mener det er uheldig at 21 eksisterende reguleringsplaner oppheves dersom planen vedtas. Mener også at planen vil gi negative virkninger for kulturlandskapet. Mener også at utredningsplikten ikke er overholdt, og etterlyser blant annet håndtering av overskuddsmasser, matjordplan, og kostnadsoverslag før vedtak.

Bilder over krysningspunkt fra blant annet Ravnveien, Munkerekkeveien og Amundrødveien vedlagt, samt landskapet i retning Rambergåsen.

### **Kommentar:**

Det er flere utredninger og politiske vedtak som ligger til grunn for ny fastlandsforbindelse og behovet for/nødvendigheten av denne. Det er alltid et mål om å inngå frivillige (minnelige) avtaler om grunnverv. Erfaringsmessig er ekspropriasjon kun aktuelt i et mindretall av tilfellene der vi ikke kommer til enighet med grunneier. Det er derfor ikke gjort en spesiell vurdering om eventuelle behov for ekspropriasjon.

Kostnadsanslag følger reguleringsplan. Kostnadsanslaget på vedtatt reguleringsplan er på +/- 10%. Kostnadene er oppgitt 2022-kroner. Det har imidlertid ikke vært noen prisvekst på veianlegg fra 3. kvartal 2022 til 2. kvartal 2023.

Nullvisjonen er en viktig føring for prosjektet, og prosjektet benytter gjeldene veinormaler for dimensjonering og utforming av veier og kryss m.m. Trafiksikkerhet er et svært viktig prinsipp for løsninger som ligger i veinormalene. Eventuelle avvik fra veinormalene må begrunnes og godkjennes. Trafiksikkerhet og tiltak på strekninger hvor det i dag ikke er et tilbud til myke trafikanter prioriteres i bypakka, inkl. gang- og sykkelvei langs Amundrødveien/Hellaveien. Trafikksikre løsninger under anleggsperioden vektlegges også.

Kryssingene av Bekkeveien for myke trafikanter er begge løsninger som bygges etter kravene i veinormalene. Det er ikke krav om over- eller underganger her ifølge veinormalene. En gangbro langs Smidsrødveien hadde videre blitt et omfattende og lite stedstilpasset tiltak. Det planskilte kryssing under fv. 308 opprettholdes.

Det vurderes ikke at denne planen vil gi økte kostnader av betydning til vedlikehold av lokalveinettet.

Luftetårn i Teieskogen er et grep for å bedre luftkvaliteten for boliger som ellers ville kunne bli berørt. Det er flere som har hatt spørsmål knyttet til luftetårn, inkludert fotavtrykk, luft- og støyforurensing m.m.

Det etterspørres flere illustrasjoner av hvordan brua og anlegget for øvrig oppleves, dette følges opp. Innspill vedrørende sol/skygge tas også med videre til kommende planleggingsfaser da dette belyses i liten grad på reguleringsplannivå.

Faresoner for flom er innarbeidet.

Det er gjennomført grunnundersøkelser i 2019 og 2020 i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.

Det er gjennomført en tredjepartskontroll.

Prosjektet har god kjennskap til grunnforholdene i Bekkeveien, og det ligger inne en rekke tiltak som vil bedre forholdene i Bekkeveien ift. til dagens situasjon. Det er aktuelt å gjennomføre kartlegginger av eiendommer i forkant av anleggsstart. Av innspillet fremgår det ønske om å innhente egen takstrappport. Hjemmelshaver må selvsagt gjerne innhente egen takstrappport, men det gjøres oppmerksom på at dette må dekkes av hjemmelshaver selv.

Det vil bli satt ut rystelsesmålere. Videre vil byggemetode tilpasses grunnforholdene.

Tiltaket vil ikke føre til negative konsekvenser for sjø og sjøbunn.

Tillatte støygrenser reguleres av lovverk. Det er utarbeidet støysonkart, og topografi ligger inne i støymodellen, slik at resultatene også viser effekten fra brua. I neste fase vil utforming av brurekkeverk vurderes nærmere. Her vil både estetikk og støy være aktuelle tema.

Det er ikke gjort en vurdering av eventuelle verdiforringelser i Munkrekka og Ramberg/Rambergåsen.

Et kollektivtilbud har størst effekt der hvor det er tett befolket eller andre viktige besøksmål. Det er per i dag holdeplasser både på Ramdalveien, på fv. 303 v/Jarlsberg travbane og fv. 300 Semslinna, disse vil bli flyttet på i viss grad, men ivarettatt, og kan benyttes til en eventuell framtidig endring av rutetilbudet. Det er særlig på hovedaksene og på sentrumsrettede reiser det er størst potensiale for overgang til buss.

Illustrasjoner av broen fra ulike ståsteder, inkludert Slottsfjellet, er vist i reguleringsplanmaterialet. I innspillet henvises det til en setning hentet fra KVVU-rapporten i 2013. Planleggingen har siden da gått gjennom flere faser med siling, detaljering og optimalisering. Senere fagrapporter formidler derfor ikke dette synet på løsningen.

Det er ikke gjort en vurdering av økning av gang- og sykkeltrafikk inn mot sentrum som et resultat av reguleringsplanen for ny fastlandsforbindelse. Bypakka, som består av flere tiltak enn ny fastlandsforbindelse, har som mål å øke andelen som går, sykler og tar buss.

Seilingshøyde på 40 meter ble klarert med Kystverket i forbindelse med kommunedelplanarbeidet. Dette er lagt til grunn i reguleringsplanarbeidet og aksepteres i høringsinnspillet fra Kystverket.

Det som skal bygges er et normalt veianlegg. Det er videre normalt at man i reguleringsfasen ikke har låst muligheter for ulike alternative løsninger for massehåndtering på dette tidspunktet, og det er derfor knyttet bestemmelser til videre prosess for massehåndtering.

Som nevnt legges vegnormalene til grunn for veganlegg. Trafikksikkerhet er et viktig premiss for vegnormalene. Eksisterende planskilte kryssinger er opprettholdt.

For å redusere ulempene ved brua vil vi invitere til medvirkning i detaljeringsfasen for å finne gode avbøtende tiltak. Teieskogen berøres i begrenset grad av prosjektet. Det er foretatt støyberegninger og eiendommen i Stalsbergveien 35 vil vurderes for lokale støyttiltak. Dette gjøres i forbindelse med detaljprosjekteringen i god tid før byggestart. Det vil bli tatt kontakt og gitt god informasjon i forkant. Hvilke tiltak som kan være aktuelle tas altså i en senere fase. Innhenting av verdivurdering må innsender gjerne gjøre for egen regning.

Det er vanlig praksis at hele eller deler av eldre reguleringsplaner oppheves og erstattes av en ny reguleringsplan.

Trasévalg for ny fastlandsforbindelse ble foretatt etter en konsekvensutredning, hvor fordeler og ulemper med syv ulike alternativer ble grundig utredet. Kulturmiljø er et av temaene i konsekvensutredningen. Vestfold fylkeskommune v/kulturarv var tett på arbeidet med konsekvensutredningen. Bru fra Smørberg til Ramberg var et av de alternativene som i minst grad berørte temaet Kulturmiljø.

Etter kommunens vurdering foreligger det tilstrekkelig dokumentasjon til at opplysningsplikten er oppfylt. Dette er nærmere omtalt i kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og mål og Tema 2: Tidligere utredninger.

For mer informasjon om temaene innspillene berører se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema» viser spesielt til disse:

- Tema 3: Miljøvennlig transport, klimagassutslipp og nullvekstmål
- Tema 4: Lokalmiljø
- Tema 7: Miljøtema
- Tema 8: Tekniske forhold
- Tema 9: Grunnforhold
- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport
- Tema 11: Grunnerverv
- Tema 13: Kostnader og finansiering

### 3.6.84 Pål Morten Hopen, Munkerekkveien 26, 3128 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-134*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Mener at frist for høringsinnspill er satt for tidlig i prosessen, eller burde vært todelt. Dette fordi det er flere løsninger som ennå ikke er avklart når frist for innspill er passert, som f.eks. transport av masse fra tunneller, bomplasseringer, takster, oppstarttidspunkt på innkreving og evt. rushtidsavgift. Mener også at nåværende forslag om ny fastlandsforbindelse ikke løser problemet, men flytter det.

Opptatt av verdiforringelse som følge av byggingen. Etterlyser tiltak for å begrense negative skadevirkninger i områder som rammes, f.eks. utvidet støyttiltak. Peker på kvikkleirefare i Munkerekkveien. Er opptatt av massetransport, og vil at dette klargjøres før anleggstransporten starter opp. Peker på Munkerekkveien 14 til 30. Dersom denne strekningen skal bli blindevei, mener innsender at planlagt snuplass er for liten. Ber om busstopp på veitraseen for mulig fremtidig kollektivtransport. Vil at bomstasjonen plasseres i nærheten av travbanen, ikke på brua, slik at kostnadene fordeles jevnere mellom innbyggerne.

## Kommentar:

Merknaden tas til orientering.

Det er foretatt støyberegninger og eiendommen i Munkerekkeveien 26 er på listen over med hvilke adresser som vil bli vurdert for lokale støytiltak. Dette gjøres i forbindelse med detaljprosjekteringen i god tid før byggestart. Det vil bli tatt kontakt og gitt god informasjon i forkant. Hvilke tiltak som foreslås tas altså i en senere fase.

Det er riktig at den strekningen blir blindvei/gang- og sykkelforbindelse. Vendehammeren er laget i trå med gjeldende krav, med standard mål etter normalene.

Et kollektivtilbud har størst effekt der hvor det er tett befolket eller andre viktige besøksmål. Det er per i dag holdeplasser både på Ramdalveien, på fv. 303 v/Jarlsberg travbane og fv. 300 Semslinna, disse vil bli flyttet på i viss grad, men ivaretatt, og kan benyttes til en eventuell framtidig endring av rutetilbudet. Det er særlig på hovedaksene og på sentrumsrettede reiser det er størst potensiale for overgang til buss.

Det er foreslått bommer også på Semslinna.

For mer informasjon om temaene innspillene berører se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema» viser spesielt til disse:

- Tema 10: Anleggsgjennomføring og massetransport
- Tema 11: Grunnerverv
- Tema 13: Kostnader og finansiering

### 3.6.85 Henning Solheim og Hanne Opseth, Semslinna 24, 3170 SEM

*Saksnummer 23/08194-135*

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Plassering av vei: Innsender er uenig i bruk av dyrket mark, og mener man bør se på muligheten av å ta asfalt og gamle stallbygninger.

Avkjøring til jordene: Må ha ny avkjøring til jordene vis a vis Meny Jarlsberg siden dagens adkomst i området fjernes

Bytte av jord: Er interessert i å bytte jord hvis mulig, særlig i tilknytning til Hogsnes gård.

Semslinna og adkomst: Har forslag til ny rundkjøring med adkomst til egen eiendom i forbindelse med utvidelse av Semslinna. Mener to rundkjøringer vil være nyttige tiltak i forhold til støybegrensning. Ønsker ikke at Semslinna 22 får veirett gjennom eget gårdstun av hensyn til gårdsdriften.

Bomplasseringer: Påpeker at de tilhører Sem skolekrets, og ikke ønsker en toveis innkrevning ved henting og levering av barn ved barnehage og skole på Sem. Påpeker også at landbruksmaskiner er opp mot 4 meter brede, som må hensyntas ved plassering av bomstasjonene. Dette var en utfordring med den gamle konstruksjonen.

## Kommentar

Det er i planarbeidet lagt vekt på minst mulig forbruk av dyrka mark. Ved utvidelse av Fv. 303 fra 2 til 4 felt er dette veid opp mot kostnader og anleggsgjennomføring. Her vil trafikken gå på i dagens trase mens 2 nye felt bygges på vestsiden. Med dette unngås også konflikt med Meny-butikken, parkeringsplasser, pumpehus og stallbygninger.

Ny adkomst som erstatter den som blir borte vis a vis Meny Jarlsberg må avtales som en del av grunnervsprosessen.

Vi noterer oss ønsket om tilleggsareal og vil komme tilbake til dette i grunnervsprosessen. Eiendommen vil også bli berørt av 4-feltsplan langs Fv. 300 Semslinna som skal utvides fram til E18. Det utarbeides egne reguleringsplan med konsekvensvurdering. Arbeidet startes opp i løpet av 2023. Alle konsekvenser av det tiltaket som driftsavkjørsler, støyspørsmål og avbøtende tiltak vil løses i denne planen. Kommentaren angående Semslinna nr. 22 tas til orientering.

Det jobbes med bompengeberegninger, bomplasseringer og takster. Dette vil være klart i forbindelse med bompengeproposisjon som skal godkjennes lokalt og av Stortinget.

Innspill om bredde på landbruksmaskiner tas til etterretning.

For mer informasjon om temaene innspillene berører se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema» viser spesielt til disse:

- Tema 7: Miljøtema
- Tema 11: Grunnerv

Videre dialog knyttet til merknadene kan håndteres under grunnervsprosessen.

### 3.6.86 [Janne Berge, jannebe3@online.no](mailto:jannebe3@online.no)

*Saksnummer 23/08194-139*

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Svært opptatt av at Vestfjorden bevares slik den er av hensyn til naturen. Er bekymret for konsekvensene av bygging og medfølgende forurensning. Ber om at forslaget skrinlegges. Oppfordrer til å tenke alternative transportmåter.

#### Kommentar:

Merknaden tas til orientering.

Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og mål, tidligere utredninger, samfunnssikkerhet og beredskap.

Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 5: Samfunnssikkerhet og beredskap

### 3.6.87 HBL advokatfirma Haraldsen Bydal Lie DA på vegne av Agnes Nagy–Novotny, Postboks 414, 3101 TØNSBERG

Saksnummer 23/08194-140

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Ber om at eiendommen innløses i sin helhet. Ber om tilbakemelding fra fylkeskommunen.

Kart over eiendommen vedlagt.

#### **Kommentar:**

Prosjektet har dessverre ikke anledning til å innløse hele eiendommen, men det er foretatt en ny vurdering av arealbehovet på eiendom gbnr. 3/55. Fylkeskommunen har på bakgrunn av det redusert arealbehovet til 10 kvm permanent erverv og 40 kvm midlertidig erverv (anleggsbelte).

For øvrig vises det til kapittel 2, Tema 10: Grunnerverv om grunnervervsprosesser og erstatning. Videre dialog om dette kan håndteres under grunnervervsprosessen.

### 3.6.88 Anonym

Saksnummer 23/08194-141

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Viser til muligheten av å bruke mobildata for å få oppdaterte og mer nøyaktig reisedata. Mener dette kan brukes for å kontrollere at trafikkgrunnlaget nåværende beregninger er gjort på stemmer med faktiske reisestrømmer. Har følgende forslag: *Bypakke Tønsberg-regionen innhenter trafikkdata basert på mobilsporing for å sammenligne med tidligere beregningsgrunnlag og gjøre justeringer deretter. Det forutsettes at dataene er detaljerte nok til å forstå start, mål og transportmetoder, men med høy personvernstandard.*

#### **Kommentar:**

Bypakka takker for innspill angående trafikkdata og tar merknaden til orientering.

Planleggingsprosessen for fastlandsforbindelsen og bypakka har vært lang, og det er derfor benyttet trafikkdata fra flere perioder i løpet av planleggingstiden. Det utføres parallelt med reguleringsplanen for ny fastlandsforbindelse bompeng- og finansieringsberegninger, og disse utføres med trafikkdata fra 2019. Det er ikke hensiktsmessig å bruke data fra koronaårene 2020 og 2021. Fremtidige analyser kommer, hvis det er hensiktsmessig å bruke nyere data. Det stilles kvalitetskrav som vi forholder oss til på de datasett som brukes.

### 3.6.89 Birgit Fadum Haugstad og Bjørn Haugstad, Nordre Løkkevei, 3120 NØTTERØY

*Saksnummer 23/08194-146*

#### **Sammendrag av innspill til planforslag:**

Mener parallelbro øst for dagens vippebro, med forbedring av tilførselsveier, vil løse utfordringer fremover. Vi ønsker ikke at vårt bomiljø ødelegges for å legge til rette for et effektivt og kostbart veisystem med broen Ramberg Jarlsberg og tunnel under Teieskogen som hyttebeboere og besøkende benytter i en begrenset tid av året. sterkt imot Teietunnelen som vil ødelegge store områder i begge ender av tunnelen ved Kolberg og Ramdal med et voldsomt veisystem med rundkjøringer og en stor bred vei som krysser over fra Smidsrødveien til Kolberg. Peker på meget dårlige grunnforhold med kvikkleire der det er planlagt en tverrforbindelse mellom Smidsrødveien og Kirkeveien frem til tunnelinngangen.

Mener Tanstadveien bør utvides fra Ekeneskrysset og bli en hovedvei fra Foynland og Husøy samt øst på Nøtterøy og til Kirkeveien. Borgheim bør utvikles som et større fremtidig handlesenter og vil med dette avlaste trafikken nordover mot Teie og Tønsberg. Ønsker handlesentre både på Teie og Borgheim. Kanskje vil det i fremtiden blir behov for flere forbindelser fra Nøtterøy til fastlandet som f.eks. bro eller tunnel ved Hella. Trekker fram etablering av EL-ferger eller en byferge kan være aktuelt som en forbindelse mellom Nøtterøy og Tønsberg i fremtiden, og at dette vil avlaste trafikken på veiene.

#### **Kommentar:**

Innspillet tas til orientering. Det er flere utredninger og politiske vedtak som ligger til grunn for ny fastlandsforbindelse.

For mer informasjon om temaene innspillene berører og prosessen bak valg av tverrforbindelse se kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og mål
- Tema 2: Tidligere utredninger
- Tema 6: Trafikk







**Vestfold og Telemark**  
FYLKESKOMMUNE



**TØNSBERG**  
KOMMUNE



**FÆRDER**  
KOMMUNE  
*— med vinden i seilene*

