



Saksbehandler: Anne Delbeck
Telefon:
Kommuneutvikling

Ny fastlandsforbindelse fra Færder kommune - 1.gangsbehandling av reguleringsplan nr. 2019001.

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Klima og miljøråd	23.01.2023	003/23
Hovedutvalg for kommunalteknikk	25.01.2023	011/23
Formannskap	01.02.2023	005/23

Kommunedirektørens innstilling

1. Forslag til detaljregulering nr. 2019001 Ny fastlandsforbindelse fra Færder kommune datert

04.01.23 med tilhørende bestemmelser av samme dato legges ut til offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven §§ 12-10 og 12-11.

2. Det varsles samtidig om oppheving av følgende reguleringsplaner der de overlappes av ny plan, jf. pbl. § 12-14:

Reg. plan nr. 5 Ramdal, vedtatt 03.04.1974
Reg. plan nr. 112 Teieskogen sydøstre del, vedtatt 07.05.1974
Reg. plan nr. 113 Valhalla-Midtåsen, vedtatt 07.05.1974
Reg. plan nr. 116 Teieskogen, vedtatt 16.02.2005
Reg. plan nr. 133 Strandveien syd, vedtatt 06.05.1976
Reg. plan nr. 147 Del av Rv. 308 og 309 ved Teie, vedtatt 27.07.1978
Reg. plan nr. 152 Rv. 308 m/gang/sykkelvei og adkomster fra Grindstuveien til Kjernås, vedtatt 16.09.2008
Reg. plan nr. 153 Glitre gartneri, vedtatt 05.02.1987
Reg. plan nr. 178 Landbruksplan nr. 2 Frogner m.m., vedtatt 11.06.1980
Reg. plan nr. 179 Landbruksplan nr. 3 Hjortnes-Skjæret, vedtatt 21.04.1981
Reg. plan nr. 190 Rambergåsen, vedtatt 27.01.1986
Reg. plan nr. 194 Industriområdet Kaldnes, vedtatt 23.01.1986
Reg. plan nr. 276 Del av eiend. gbnr. 3/1, 3/123, 3/133 m.fl., vedtatt 27.03.1996
Reg. plan nr. 292 Gang-/sykkelvei m.m. Kolbergveien, vedtatt 26.09.2001
Reg. plan nr. 335 Kirkeveien-Thueveien, vedtatt 06.09.2007

Reg. plan nr. 348 Teie idrettspark, skoler m.m., vedtatt 24.10.2007
Reg. plan nr. 5 E-1 Ramdal, endring, vedtatt 20.07.1979
Reg. plan nr. 194 E-1 Industriområdet Kaldnes endring, vedtatt 25.03.1992
Reg. plan nr. 2011004 Grindløkken, vedtatt 10.12.2014
Reg. plan nr. 2012004 Fjellveien 30-34, vedtatt 09.10.2013
Reg. plan nr. 2012006 Fjellveien 24, vedtatt 07.05.2014.

3. Det varsles også om utvidelse av planområdet angitt ved oppstarten. Dette gjelder et område i Teieskogen og et på Kaldnes.

Klima og miljøråd 23.01.2023:

Behandling:

Forslag fra Randi Hagen Fjellberg (MDG): Klima- og miljørådet tar saken til orientering, men kommer tilbake med innspill til klimaregnskapet og naturmangfoldsrapporten i høringsperioden.

Fjellbergs forslag enstemmig vedtatt.

KR- 003/23 Vedtak:

Klima- og miljørådet tar saken til orientering.

Klima- og miljørådet kommer tilbake med innspill til klimaregnskapet og naturmangfoldsrapporten i høringsperioden.

Hovedutvalg for kommunalteknikk 25.01.2023:

Behandling:

Forslag til vedtak, foreslått av Richard Fossum, Senterpartiet

1. Forslag til detaljreguleringsplan for ny fastlandsforbindelse legges ikke ut til offentlig ettersyn pga manglende utredning og dokumentasjon.

2. Saken mangler følgende:

- Oppdatert kostnadsanslag
- Informasjon om finansiering fra egenandel
- Utredning vedr håndtering av tunellmasser
- Mer detaljert utredning av grunnforhold og kvikkleire

Felling av eiketrær, foreslått av Tone Evy Kalheim, Felleslista Rødt/Sosialistisk Venstreparti

De bevaringsverdige hule eiketrærne i Kolbergområdet skal ikke felles.

Protokolltilførsel, foreslått av Tone Evy Kalheim, Felleslista Rødt/Sosialistisk Venstreparti
Reguleringsplan som foreligger har såpass mange svakheter og mangler at det er uforsvarlig å sende den ut på høring nå.

Uavklarte forhold rundt knusing og deponering av overskuddsmassene, sikring av grunnforhold og hensynssoner for ras og skredfare og ufullstendig klimaregnskap for byggetiltakene og trafikkbelastningen er noen tema.

Manglende klarhet med støyskjerming og tiltak for å ivareta belastning for beboere i Ramdalområdet er et annet tema.

Den økonomiske belastningen med egenandel for Færder kommune er ikke godt nok beregnet. Det savnes gode beskrivelser av fremkommelighet for myke trafikanter med G/S vei og kollektiv satsing langs eksisterende veinett.

Prosjektleder for fastlandsforbindelsen N. Brandt fra Vestfold og Telemark fylkeskommune orienterte i saken.

Votering

R. Fossums forslag falt med 7 mot 4 stemmer (Sp, FRSV, R. Gotteberg (Mdg)).

T. Kalheims tilleggsforslag falt med 7 mot 4 stemmer (Sp, FRSV, R. Gotteberg (Mdg)).

Kommunedirektørens innstilling vedtatt med 7 mot 4 stemmer (Sp, FRSV, R. Gotteberg (Mdg)).

Sp, FRSV og R. Gotteberg (Mdg) anker vedtaket fra hovedutvalget for kommunalteknikk inn for formannskapet etter § 14 i reglement for hovedutvalgene.

HFK- 011/23 Vedtak:

1. Forslag til detaljregulering nr. 2019001 Ny fastlandsforbindelse fra Færder kommune datert 04.01.23 med tilhørende bestemmelser av samme dato legges ut til offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven §§ 12-10 og 12-11.
2. Det varsles samtidig om oppheving av følgende reguleringsplaner der de overlappes av ny plan, jf. pbl. § 12-14:

Reg. plan nr. 5 Ramdal, vedtatt 03.04.1974

Reg. plan nr. 112 Teieskogen sydøstre del, vedtatt 07.05.1974

Reg. plan nr. 113 Valhalla-Midtåsen, vedtatt 07.05.1974

Reg. plan nr. 116 Teieskogen, vedtatt 16.02.2005

Reg. plan nr. 133 Strandveien syd, vedtatt 06.05.1976

Reg. plan nr. 147 Del av Rv. 308 og 309 ved Teie, vedtatt 27.07.1978

Reg. plan nr. 152 Rv. 308 m/gang/sykkelvei og adkomster fra Grindstuveien til Kjernås, vedtatt 16.09.2008

Reg. plan nr. 153 Glitre gartneri, vedtatt 05.02.1987

Reg. plan nr. 178 Landbruksplan nr. 2 Frogner m.m., vedtatt 11.06.1980

Reg. plan nr. 179 Landbruksplan nr. 3 Hjortnes-Skjæret, vedtatt 21.04.1981

Reg. plan nr. 190 Rambergåsen, vedtatt 27.01.1986

Reg. plan nr. 194 Industriområdet Kaldnes, vedtatt 23.01.1986

Reg. plan nr. 276 Del av eiend. gbnr. 3/1, 3/123, 3/133 m.fl., vedtatt 27.03.1996

Reg. plan nr. 292 Gang-/sykkelvei m.m. Kolbergveien, vedtatt 26.09.2001

Reg. plan nr. 335 Kirkeveien-Thueveien, vedtatt 06.09.2007

Reg. plan nr. 348 Teie idrettspark, skoler m.m., vedtatt 24.10.2007

Reg. plan nr. 5 E-1 Ramdal, endring, vedtatt 20.07.1979

Reg. plan nr. 194 E-1 Industriområdet Kaldnes endring, vedtatt 25.03.1992

Reg. plan nr. 2011004 Grindløkken, vedtatt 10.12.2014

Reg. plan nr. 2012004 Fjellveien 30-34, vedtatt 09.10.2013

Reg. plan nr. 2012006 Fjellveien 24, vedtatt 07.05.2014.

3. Det varsles også om utvidelse av planområdet angitt ved oppstarten. Dette gjelder et område i Teieskogen og et på Kaldnes.

Protokolltilførsel fra Felleslista Rødt/SV ved T.Kalheim:

Reguleringsplan som foreligger har såpass mange svakheter og mangler at det er uforsvarlig å sende den ut på høring nå.

Uavklarte forhold rundt knusing og deponering av overskuddsmassene, sikring av grunnforhold og hensynssoner for ras og skredfare og ufullstendig klimaregnskap for byggetiltakene og trafikkbelastningen er noen tema.

Manglende klarhet med støyskjerming og tiltak for å ivareta belastning for beboere i Ramdalområdet er et annet tema.

Den økonomiske belastningen med egenandel for Færder kommune er ikke godt nok beregnet. Det savnes gode beskrivelser av fremkommelighet for myke trafikanter med G/S vei og kollektiv satsing langs eksisterende veinett.

Formannskap 01.02.2023:

Behandling:

Forslag fra Sp, foreslått av Richard Fossum, Senterpartiet

1. Detaljreguleringsplan for ny fastlandsforbindelse legges ut på høring først når nåværende kostnadsestimat foreligger oppjustert frem til 1.1.2023

2. Saken mangler i tillegg følgende:

- Plan og konsekvenser vedr utvidelse av Semslinna fra Jarlsberg travbane til E18
- Oversikt over de enkelte hovedkostnadsfaktorene
- Detaljerte grunnundersøkelser som kan avdekke store ekstrakostnader
- Skriftlig dokumentasjon vedr departementets krav til egenandel for å redusere den delen av lån og renter som bilistene må betale
- Trafikk- og miljøkonsekvenser av massehåndtering fra tunelldriften
- Konsekvenser av økt trafikkbelastning på Hellaveien – Amundrødveien – Munkerekkveien

Forslaget fra Richard Fossum (Sp) falt med 2 (Sp,FRSV) mot 9.

Hovedutvalgets innstilling vedtatt med 9 mot 2 (FRSV,Sp).

Kalheims protokolltilførsel fra hovedutvalget følger.

FS- 005/23 Vedtak:

1. Forslag til detaljregulering nr. 2019001 Ny fastlandsforbindelse fra Færder kommune datert 04.01.23 med tilhørende bestemmelser av samme dato legges ut til offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven §§ 12-10 og 12-11.
2. Det varsles samtidig om oppheving av følgende reguleringsplaner der de overlappes av ny plan, jf. pbl. § 12-14:

Reg. plan nr. 5 Ramdal, vedtatt 03.04.1974

Reg. plan nr. 112 Teieskogen sydøstre del, vedtatt 07.05.1974

Reg. plan nr. 113 Valhalla-Midtåsen, vedtatt 07.05.1974
Reg. plan nr. 116 Teieskogen, vedtatt 16.02.2005
Reg. plan nr. 133 Strandveien syd, vedtatt 06.05.1976
Reg. plan nr. 147 Del av Rv. 308 og 309 ved Teie, vedtatt 27.07.1978
Reg. plan nr. 152 Rv. 308 m/gang/sykkelvei og adkomster fra Grindstuveien til Kjernås, vedtatt 16.09.2008
Reg. plan nr. 153 Glitre gartneri, vedtatt 05.02.1987
Reg. plan nr. 178 Landbruksplan nr. 2 Frogner m.m., vedtatt 11.06.1980
Reg. plan nr. 179 Landbruksplan nr. 3 Hjortnes-Skjæret, vedtatt 21.04.1981
Reg. plan nr. 190 Rambergåsen, vedtatt 27.01.1986
Reg. plan nr. 194 Industriområdet Kaldnes, vedtatt 23.01.1986
Reg. plan nr. 276 Del av eiend. gbnr. 3/1, 3/123, 3/133 m.fl., vedtatt 27.03.1996
Reg. plan nr. 292 Gang-/sykkelvei m.m. Kolbergveien, vedtatt 26.09.2001
Reg. plan nr. 335 Kirkeveien-Thueveien, vedtatt 06.09.2007
Reg. plan nr. 348 Teie idrettspark, skoler m.m., vedtatt 24.10.2007
Reg. plan nr. 5 E-1 Ramdal, endring, vedtatt 20.07.1979
Reg. plan nr. 194 E-1 Industriområdet Kaldnes endring, vedtatt 25.03.1992
Reg. plan nr. 2011004 Grindløkken, vedtatt 10.12.2014
Reg. plan nr. 2012004 Fjellveien 30-34, vedtatt 09.10.2013
Reg. plan nr. 2012006 Fjellveien 24, vedtatt 07.05.2014.

3. Det varsles også om utvidelse av planområdet angitt ved oppstarten. Dette gjelder et område i Teieskogen og et på Kaldnes.

Protokolltilførsel fra Felleslista Rødt/SV ved T.Kalheim:

Reguleringsplan som foreligger har såpass mange svakheter og mangler at det er uforsvarlig å sende den ut på høring nå.

Uavklarte forhold rundt knusing og deponering av overskuddsmassene, sikring av grunnforhold og hensynssoner for ras og skredfare og ufullstendig klimaregnskap for byggetiltakene og trafikkbelastningen er noen tema.

Manglende klarhet med støyskjerming og tiltak for å ivareta belastning for beboere i Ramdalområdet er et annet tema.

Den økonomiske belastningen med egenandel for Færder kommune er ikke godt nok beregnet. Det savnes gode beskrivelser av fremkommelighet for myke trafikanter med G/S vei og kollektiv satsing langs eksisterende veinett.

Vedlegg:

1. Forslag reguleringsbestemmelser, datert 04.01.23
2. Oversikt plankart, datert 04.01.23
- 2.1 Forslag plankart nivå 2, på grunnen, tegn. nr. R103-108, datert 04.01.23
- 2.2 Forslag plankart nivå 1, i tunnel, tegn. nr. R109-113, datert 04.01.23
- 2.3 Forslag plankart nivå 3, på bru, tegn. nr. 114, datert 04.01.23. pdf
3. Planbeskrivelse, datert 01.04.23.
4. Fagrapport teknisk planbeskrivelse, datert 04.01.23
5. Fagrapport ROS-analyse, datert 04.01.23
6. Fagrapport matjordplan, datert 04.01.23
7. Fagrapport luftkvalitet, datert 04.01.23
8. Fagrapport støy, datert 04.01.23
9. Fagrapport geoteknikk, datert 04.01.23
10. Fagrapport områdestabilitet, datert 04.01.23
11. Fagrapport ingeniørgeologisk rapport, datert 04.01.23
12. Fagrapport naturmangfold, datert 04.01.23
13. Fagrapport maritime kulturminner, datert 11.02.20
14. Fagrapport arkeologisk registrering del 1, datert 25.11.19
15. Fagrapport arkeologisk registrering del 2, datert 21.12.20
16. Fagrapport georadarundersøkelse, datert 26.05.20
17. Fagrapport klimagassbudsjett, datert 04.01.23
18. Fagrapport ytre miljøplan, datert 04.01.23
19. Fagrapport SHA, datert 04.01.23
20. Fagrapport kapasitetsberegning, datert 15.12.22
21. Fagrapport trafikkstyring omkjøringsruter, datert 04.01.23
22. Fagrapport anleggsgjennomføring, datert 04.01.23
23. Forprosjekt konstruksjoner, datert 04.01.23
24. Forprosjekt tunnel, datert 04.01.23
25. Forprosjekt bru, datert 04.01.23
26. Veitegninger A-K, del 1, datert 04.01.23
27. Veitegninger A-K, del 2, datert 04.01.23
28. Veitegninger A-K, del 3, datert 04.01.23
29. Tegninger V geologi, datert 04.01.23
30. Tegninger støyberegninger, datert 04.01.23
31. Merknadsbehandling, datert 04.01.23
32. Snitt hovedvei ved Grindløkken-Kolberg
33. Midlertidig bygge- og anleggsområde i Færder og Tønsberg kommune, på Kaldnes

Tegninger/øvrige saksdokumenter er tilgjengelige på kommunens hjemmeside.

Kortversjon

Det skal etableres ny fastlandsforbindelse fra Færder kommune til Tønsberg. Ny fastlandsforbindelse er et tiltak i Bypakke Tønsberg-regionen. Tiltaket skal gi en samfunnsikker vei til/fra Færder kommune og samtidig avlaste sentrum på Teie og i Tønsberg for biltrafikk. Den nye fastlandsforbindelsen skal også gi bedre fremkommelighet for buss/ kollektiv på dagens veinett. Interkommunal kommunedelplan for prosjektet ble vedtatt av kommunestyret i Færder kommune 20.03.2019.

Planavgrensningen for reguleringsplanen er lokalisert i to kommuner, men er gjennomført som felles prosjekt. Tiltaket omfatter en strekning på ca. 5,75 km. I Færder kommune starter prosjektet i øst med en ny to-felts tverrforbindelse mellom Smidsrødveien og Kirkeveien ved Kolberg. Videre fortsetter forbindelsen i en ca. 1,9 km lang to-felts tunnel under Teieskogen (Teietunnelen) og kommer ut i dagen ved Ramdal. Videre fram til Semslinna er forbindelsen fire-felts vei. Fra Ramdal går forbindelsen inn i tunnel (Ramdaltunnelen) under Rambergåsen før fjordkryssing

(Færderbrua) over til Smørberg i Tønsberg kommune. Fra Smørberg går forbindelsen i tunnel under Hogsnesåsen og kommer ut i bunnen av Hogsnesbakken.

De nye kryssene planlegges som rundkjøringer, og strekningene mellom kryssene vurderes for hastighet mellom 40 og 70 km/t.

Veitraseen er regulert med ulike infrastrukturformål. Det er videre satt av areal til midlertidig bygge- og anleggsområder utenfor selve veiltaket. Veitrasé i tunnel er regulert med formål kjøreveg og med sikringssone på bakken der overdekningen er mindre enn 20 meter. Det er lagt inn hensyns- / faresoner for blant annet høyspent, bevaring kulturmiljø, bevaring naturmiljø, frisiktsoner, etc. Brua reguleres som kjøreveg med formål for bruk og vern av sjø og vassdrag under. Det brukes bestemmelsesområder der det er relevant å gi spesielle føringer knyttet til tiltaket.

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget sendes ut på offentlig ettersyn.

Innledning

Bypakke Tønsberg-regionen er et samarbeidsprosjekt mellom Vestfold fylkeskommune og kommunene Tønsberg og Færder. Konsulentfirmaet COWI har på vegne av Vestfold fylkeskommune og Færder og Tønsberg kommuner utarbeidet forslag til detaljregulering for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme.

Vestfold og Telemark fylkeskommune leder det faglige planarbeidet for ny fastlandsforbindelse. Prosjektet er organisert med en politisk styringsgruppe (OSG) og en administrativ styringsgruppe (ASG).

Ny fastlandsforbindelse fra Færder 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 kollektivtransport, gåing og sykling, samt avlastning av bymiljøet for biltrafikk. Den skal være robust og samfunnssikker og transportløsningen skal sikre viktige transportavhengige samfunnsfunksjoner og gi redusert risiko for stengning av forbindelsen mellom Færder og fastlandet. Fastlandsforbindelsen skal være en effektiv transportløsning som gir bedre fremkommelighet og pålitelighet for kollektiv – og næringstransport. Løsningen skal styrke kollektivtransportens, næringslivets og Tønsberg-regionens konkurransekraft.

Oppstart av detaljreguleringsplanen ble behandlet i Hovedutvalg for kommunalteknikk 15.05.19 og i HFK-sak 120/19 vedtok hovedutvalget følgende:

1. *Oppstart av detaljregulering nr. 2019001 «Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme»*

igangsettes jfr. plan- og bygningsloven §§ 12-3 og 12-8. Planavgrensning er ihht. vedlagte kartskisse datert 10.04.19.

2. *Følgende reguleringsplaner som overlappes av ny detaljregulering oppheves jfr.pbl. § 12-14*

der de overlappes:

Reg. plan nr. 5 Ramdal, vedtatt 03.04.1974

Reg. plan nr. 112 Teieskogen sydøstre del, vedtatt 07.05.1974

Reg. plan nr. 113 Valhalla-Midtåsen, vedtatt 07.05.1974

Reg. plan nr. 116 Teieskogen, vedtatt 16.02.2005

Reg. plan nr. 133 Strandveien syd, vedtatt 06.05.1976

Reg. plan nr. 147 Del av Rv. 308 og 309 ved Teie, vedtatt 27.07.1978

Reg. plan nr. 152 Rv. 308 m/gang/sykkelvei og adkomster fra Grindstuveien til Kjernås,

vedtatt 16.09.2008

Reg. plan nr. 153 Glitre gartneri, vedtatt 05.02.1987

Reg. plan nr. 178 Landbruksplan nr. 2 Frogner m.m., vedtatt 11.06.1980

Reg. plan nr. 179 Landbruksplan nr. 3 Hjortnes-Skjæret, vedtatt 21.04.1981

Reg. plan nr. 190 Rambergåsen, vedtatt 27.01.1986

Reg. plan nr. 194 Industriområdet Kaldnes, vedtatt 23.01.1986

Reg. plan nr. 276 Del av eiend. gbnr. 3/1, 3/123, 3/133 m.fl., vedtatt 27.03.1996

Reg. plan nr. 292 Gang-/sykkelvei m.m. Kolbergveien, vedtatt 26.09.2001

Reg. plan nr. 335 Kirkeveien-Thueveien, vedtatt 06.09.2007

Reg. plan nr. 348 Teie idrettspark, skoler m.m., vedtatt 24.10.2007

Reg. plan nr. 5 E-1 Ramdal, endring, vedtatt 20.07.1979

Reg. plan nr. 194 E-1 Industriområdet Kaldnes endring, vedtatt 25.03.1992

Reg. plan nr. 2011004 Grindløkken, vedtatt 10.12.2014

Reg. plan nr. 2012004 Fjellveien 30-34, vedtatt 09.10.2013

Reg. plan nr. 2012006 Fjellveien 24, vedtatt 07.05.2014.

Det vises til de vurderinger og den begrunnelse som fremkommer i saksfremstillingen.

Oppstarten ble varslet 19.02.20 og det er kommet inn 31 uttalelser.

Faktagrunnlag

Plan- og bygningsloven kap. 12 – Reguleringsplan.

Plan- og bygningsloven § 12-3 – Detaljregulering.

Plan- og bygningsloven § 12-8 – Oppstart av reguleringsarbeid.

Plan- og bygningsloven § 12-14 – Endring og oppheving av reguleringsplan.

Vurderinger

Uttalelser til varsel om oppstart

Det har kommet inn 31 uttalelser i forbindelse med varsling av planoppstart. Uttalelsene er gjengitt og

kommentert av forslagsstiller i eget vedlegg (vedl. nr. 31. Merknadsbehandling). Kommunedirektøren slutter seg i hovedsak til vurderinger som fremkommer der, men oppsummer likevel kort og kommenterer uttalelsene fra Statsforvalteren i Vestfold og Telemark, NVE, Fiskeridirektoratet, Mattilsynet og Kystverket i foreliggende saksfremlegg.

- *Statsforvalteren i Vestfold og Telemark, datert 03.04.20.*

Statsforvalteren peker på at ett av alternativene for gang-sykkelveistrekning på Grindløkka kan komme i vesentlig konflikt med store eiketrær, som er omfattet av forskrift om utvalgte naturtyper. Det foreligger her et tilfredsstillende alternativ som ikke berører eiketrærne. Uansett er det ingen grunn til at avklaringen om en begrenset strekning av gang-/sykkelvei ved Eikeveien skal forsinke utbygging av Fastlandsforbindelsen. Fylkesmannen peker på at realisering av fastlandsforbindelsen har stor positiv betydning for samfunnssikkerheten i Tønsbergregionen.

- Forskriftseiker

Fylkesmannen varsler mulig innsigelse til det alternativet for g/s-vei som medfører oppgraving av deler av Eikeveien. Alternativ løsning til dette er å bruke Eikeveien som den er.

De forstår at det kan være vanskelig å komme utenom enkelte av forskriftseikene i området ved fremføring av selve fastlandsforbindelsen (bilveien) og etablering av støyvollen. De legger til grunn at det redegjøres grundig for nødvendigheten av å fjerne enkelttrær, og at kompensierende tiltak vurderes, jf. naturmangfoldloven § 53.

Fylkesmannen anbefaler ellers at alle forskriftseiker innenfor planområdet vises med hensynssoner

som minst tilsvarer kronens utstrekning i reguleringskartet, og med tilhørende planbestemmelser.

- Vegetering av støyvoll sør for Eikeveien

Vegetering av støyvoll og nytt terreng må driftes med vekt på å hindre at fremmede, uønskede arter etableres og spres. Fylkesmannen anbefaler at det legges vekt på å opparbeide pollinatorvennlig vegetasjon, det vil si blomsterrike enger og busker/trær.

- Hekkelokalitet på Rambergåsen

Tunnelportalen på vestsiden av Rambergåsen ligger nær ved en spesiell hekkelokalitet for fugl. I den grad veilinja kan justeres noe i sydlig retning, vil dette virke positivt. Når det gjelder anleggsarbeidet, er tiden på året av betydning hva gjelder de mest støyende aktivitetene, så som sprengningsarbeidene ved tunnelportalen. Det er ønskelig at dette skjer på ettersommeren og gjennom vinteren. Den mest kritiske tida er under egglegging i første halvdel av april og fram til litt etter klekking.

- Marine naturtyper

Dersom det skulle bli aktuelt med tiltak som skipsanløp og/eller mudring ved Kaldnes i tilknytning til veianlegget/riggområdet, minner de om at sjøbunnen her rommer viktige naturtyper kartlagt iht. Miljødirektoratets metodikk. Dette omfatter undervannseng klassifisert som regionalt viktig («viktig»), bløtbunnsområde (lokalt viktig) og ålegrassamfunn (svært viktig). Eventuelle planer om fysiske tiltak som utfylling, graving eller mudring i strandsonen må forelegges Fylkesmannen.

- Samfunnssikkerhet

Fylkesmannen minner om Plan og bygningslovens krav om ROS-analyse. Tema som flom/springflo, overvannshåndtering, ustabil byggegrunn, områdestabilitet, trafikkavvikling og tunnelsikkerhet må utredes.

- Støy

Det er betydelige utfordringer knyttet til vestvendte boliger på Rambergåsen. Det forutsettes betydelig oppmerksomhet mot dette i reguleringsplanfasen. Støy fra tunnelportalene skaper tilleggsutfordringer som erfaringsmessig er krevende å løse.

- Luftforurensning

Fylkesmannen viser til forskrift og forutsetter at effekten av tiltaket dokumenteres av kompetent fagmiljø.

- Vannforurensning

Fylkesmannen ber om at rensetiltak både for tunnelstrekningene og dagstrekningene utredes og beskrives som ledd i reguleringsplanen.

- Anleggsfasen

Fylkesmannen peker på utfordringer knyttet til anleggsfasen og stiller krav til forebyggende tiltak for å hindre forurensning fra anlegget og disponering av overskuddsmasser. Det vises til forurensningslov og forskrifter og Fylkesmannens rolle som forurensningsmyndighet. Eventuelt brubygging med fundamenter i Vestfjorden kan forurense vannmassene og sjøbunn, og vil forde særsilt tillatelse i

medhold av forurensningslovgivningen.

- Matjord

Anmoder om at veisystemet utformes slik at tapet av dyrka mark blir så lavt som mulig.

Kommunedirektørens kommentar:

- Forskriftseiker

Det er i arbeidet med reguleringsplanen lagt stor vekt på bevaring av eiketrærne. Ikke alle er mulig å bevare, men de som kan bevares vil bli fulgt opp i anleggsfasen. Eksisterende Eikevei er allerede tatt i bruk som gs-vei. Det er derfor ikke nødvendig å grave mer langs disse eiketrærne. Det er lagt inn hensynssone for eiketrærne i reguleringsplankartet med tilhørende reguleringsbestemmelser som skal ivareta bevaring av de eiketrærne som er mulig å beholde. Tiltak for å forebygge skade på trærne er også innarbeidet i planen for ytre miljø (YM-planen).

- Vegetering av støyvoll sør for Eikeveien

Kommunedirektøren mener det kan være en fornuftig løsning å vegetere vollene med blomsterrike enger og busker og trær. Det er ikke lagt inn krav om dette i bestemmelsene.

- Hekkelokalitet på Rambergåsen

Innspillene angående hekkelokaliteter og anleggsgjennomføring tas til etterretning.

- Marine naturtyper

Det er registrert ålegresseng langs området på Kaldnes som skal brukes som midlertidig bygge- og anleggsområde, men det er ikke utredet om evt. utskipping av masser fra dypvannskaia kan komme i konflikt med dette, f.eks. gjennom tilslamming eller annen påvirkning.

- ROS-analyse

ROS-analyse er blitt utarbeidet som en del av planarbeidet. Utførte beregninger av områdestabiliteten viser at sikkerhetskrav for områdestabilitet er tilfredsstillt med de prosjekterte geotekniske tiltakene gitt i fagrapport geoteknikk, for Smidsrødveien og Kolberg, men kommunedirektøren er i tvil om rekkefølgebestemmelsen om sikre grunnforhold og bestemmelsen til hensynssonen til ras og skredfare er tilstrekkelige.

Det er ikke gjort vurdering av grunnforholdene for arealene utenfor selve veilinja, som f.eks. de to store områdene for midlertidig bygge- og anleggsformål. Dette mener kommunedirektøren må utføres før sluttbehandling.

- Støy

Det er gjennomført støyberegninger med forslag til støytiltak i tråd med støyretningslinjene T-1442/2016. Dette vil vises på reguleringsplankartet, i reguleringsbestemmelsene samt i egen fagrapport angående støy.

- Luftforurensning

Det er gjennomført luftforurensningsberegninger i tråd med retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520.

- Vannforurensing

Det vises til YM-plan som er en del av reguleringsplanmaterialet. Der redegjøres det for tiltak og undersøkelser som forutsettes gjennomført som en del av prosjektet.

- Anleggsfasen

Det vises til YM-plan som er en del av reguleringsplanmateriale, men kommunedirektøren mener at massetransport og deponi av overskuddsmasser er mangelfullt utredet. Det er ikke angitt hvor overskuddsmasser skal deponeres.

- Matjord

Det er i planarbeidet lagt vekt på å begrense tapet av dyrka mark. Matjordplan skal være en del av reguleringsplanmaterialet. Det er utarbeidet en foreløpig matjordplan. Denne må kompletteres før sluttbehandling.

- NVE, datert 30.03.20

Hensynet til flom må sees i sammenheng med lokal overvannshåndtering. Økt grad av utbygging i nedbørsfeltet gir økt andel tette flater. Dette bidrar til raskere avrenning og krappere flomtopper nedstrøms. Dersom vassdrag ikke har kapasitet til å ta imot denne økte avrenningen, må det planlegges med tilstrekkelige fordrøynings tiltak i nedbørsfeltet som kompenserer økningen. Dette må gjøres tidlig i planprosessen slik at det blir satt av tilstrekkelig areal til tiltakene.

Kommunedirektørens kommentar:

Innspillene tas til etterretning og er fulgt opp i arbeidet med reguleringsplanen. Krav til overvannshåndtering er innarbeidet i reguleringsbestemmelsene. Som en del av arbeidet med teknisk plan, er det gjennomført flomanalyse og kapasitetsberegninger.

- Fiskeridirektoratet, datert 18.03.20

Fiskeridirektoratet region Sør anbefaler i utgangspunktet at alle planlagte inngrep eller aktiviteter som kan påvirke livet i sjøen søkes lokalisert dit de gjør minst mulig skade. Det må også være et mål at marint biologisk mangfold generelt sett ikke skal berøres negativt, og for å sikre negativ påvirkning må det derfor i minst mulig grad foretas mudring, dumping, fylling og sprenging i sjø. Eventuelle tiltak i sjø må alltid gjennomføres på en så skånsom måte som mulig og med strenge krav til gjennomførelsen av arbeidene, slik at omkringliggende miljø påvirkes i så liten negativ grad som mulig. Det er viktig at arbeidet kun må foregå i høst-/vinterhalvåret når livet i sjøen er mest i ro, og sannsynligheten for å gjøre skade på naturmiljøet er minst.

Kommunedirektørens kommentar:

Innspillene fra Fiskeridirektoratet tas til etterretning og er fulgt opp i arbeidet med YM-plan som er en del av reguleringsplandokumentene. Kommunedirektøren mener utredning av mulige konsekvenser for sjøen ved gjennomføring av bru prosjektet er noe mangelfullt utredet i YM-planen.

- Mattilsynet, datert 18.03.20

Minner om plikten Færder kommune har til å kartlegge og registrere drikkevannsforskyvninger. Dersom borehull ikke kan opprettholdes må vannforsyningene få tilbud om alternativt drikkevann. Mattilsynet vet ikke om de aktuelle lokalitetene for lagring av masseuttak er godkjent for dette. Sprengstein inneholder rester av stoffer som kan føre til fare for forurensing av jord og vann/drikkevann. Kommunen har tilsvarende plikt til å kartlegge om det finnes

drikkevannsforsyninger som da kan bli berørt og ta hensyn til disse. Det bør gjøres en sikkerhetsvurdering med tanke på om sprengninger/rystelser i fjellgrunnen kan påvirke drikkevannsbassengene og drikkevannsledninger. Videre forutsetter Mattilsynet at tiltakshaver/kommunen utarbeider en matjord plan som er i tråd med Fylkesmannens veileder vedrørende flytting av matjord. Dette for å sikre at tiltaket ikke kan spre plantesykdommer og planteskadegjørere.

Kommunediktørens kommentar:

Alle eiendommene innenfor planområdet skal være tilknyttet kommunalt vann. Kommunen er ikke kjent med at noen har egen brønn som brukes til drikkevann, innenfor planområdet. Det er ikke angitt hvor overskuddsmasser skal deponeres, dette er mangelfullt utredet. Det er utarbeidet en foreløpig matjordplan. Denne må kompletteres før sluttbehandling.

- *Kystverket spørst, datert 20.03.20*

Kystverket minner om ny havne- og farvannslov som trådte i kraft 1. januar 2020. Vestfjorden er en hovedled. Kystverket uttalte i kommunedelplanen at 40 meter seilingshøyde synes å ivareta dagens båttrafikk. Dette må følges opp i arbeidet med reguleringsplanen. De signaliserer mulig innsigelse til planforslaget dersom sikkerheten og fremkommeligheten for båttrafikken svekkes. Etablering av en ny bru krever tillatelse av Kystverket.

Kommunedirektørens kommentar:

Uttalelsene fra Kystverket tas til etterretning og vil bli fulgt opp i arbeidet med reguleringsplanen. Valgt brutype er hengebru uten fundamenter i fjorden med seilingshøyde på 40 meter. Seilingshøyde på 40m er ikke angitt i bestemmelsene. Det må vurderes om dette bør inn i bestemmelsene før sluttbehandling.

Andre innspill fra privatpersoner og andre til oppstart er: ønsker ikke ny fastlandsforbindelse, den bør ligge et annet sted, ikke utvide Bekkeveien til tverrforbindelse, hvor skal massedeponi etableres, bekymret for støy. Flere har opplyst om at de har energibrønn på sin eiendom.

Kommunedelplan

Interkommunal kommunedelplan for prosjektet ble vedtatt av kommunestyret i Færder kommune 20.03.2019. Forslag til detaljregulering er en oppfølging av dette vedtaket.

Beskrivelse av tiltaket

Veistandard

Den nye veien dimensjoneres som "Kapasitetssterk veg" (avsnitt 2.9 i Veg- og gateutforming N100 fra 2021) som gjelder kapasitetssterke veg/gater med fartsgrense 60 km/t.

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. Det er valgt å sette fartsgrensen til 70 km/t for strekningen Kolberg – Hogsnes, med nedskilting til 50 km/t i rundkjøringer. For strekningen Smidsrødveien – rundkjøring Kolberg (Hanken) er fartsgrensen satt til 40 km/t.

Tunneler

Teietunnelen er en etløpstunnel og Ramberg tunnelen en tofeltstunnel. Alle kjøreveitunneller har tverrsnitt T9,5. Teietunnelen har, med unntak av en strekning på 500 meter midt på tunnelen, parallell rømningstunnel. Det er derfor to rømningstunneler, en med utløp til Kolberg og en til Ramdal.

Disse har tunnelprofil T5,5. Ramberg tunnelen har i tillegg til to kjøreveitunneler en parallell gang- og

sykkelveitunnel.

Gang- og sykkelveier

Løsningene for myke trafikanter består i hovedsak av gang- og sykkelveier med 3,5 m bredde, og sykkelvei med fortau med 5,5 m bredde, begge deler inklusive skuldre.

Det er planlagt sykkelvei med fortau langs Smidsrødveien og Kirkeveien. GS-veisystemene på Ramdal er utformet som gang- og sykkelveier med 3,5 m bredde. Fra Ramdal til Smørberg går GS-veitraseen først under Rambergåsen, og siden over Færderbrua med 3m fri bredde.

Kollektivløsning

Holdeplassene som må flyttes og bygges på nytt i forbindelse med bygging av ny fastlandsforbindelse skal ha utforming i henhold til N100 veg og gateutforming. Det er ikke planlagt nye holdeplasser langs den nye fastlandsforbindelsen.

Delstrekninger

Kryss Smidsrødveien

I krysset Smidsrødveien/Bekkeveien skal det etableres rundkjøring med ytre diameter på 40 m og veibredde på 6,8 m. Kryssing for myke trafikanter skal skje i plan.

Adkomst til Smidsrødveien 35 må stenges. Eiendommen vil få ny adkomst fra Lundgaardveien.

Bekkeveien

Bekkeveien fram til rundkjøringen på Kolberg/Grindløkken er tofelts vei med tosidig fortau fram til den krysser Eikeveien. Bekkeveien er gitt et tilnærmet gatepreg for å redusere veiens barriereeffekt. Etter Eikeveien fortsetter tofeltsveien uten fortau.

Sør for Bekkeveien stenges Kløverveien for kjøring ut på Bekkeveien og avsluttes med vendehammer. Kornveien utvides til 5 m bredde inklusive skuldre, mot dagens bredde på 3,1-3,3 m. På nordsiden beholdes Åkerveien og Holmenveien som T-kryss, mens det etableres en ny avkjørsel inn til Bekkeveien 4 og 6. Støyskjerming langs Bekkeveien er lagt i eiendomsgrensene langs eiendommene på nordsiden av veien.

Det må rives fire boliger med garasjer i Bekkeveien.

Eikeveien og Øgårdsveien

Eikeveien er stengt for kjøring fra Bekkeveien og frem til Glitre Boligsameie. Gang-/sykkelveien skal videreføres vestover. Den vestlige delen av Eikeveien vil fortsatt betjene Glitre Boligsameie, og blir her oppgradert med fortau. Utvidelsen med fortau gjøres på motsatt side av eikerekka. Fra enden av Eikeveien fortsetter GS-vei som tilkobling mot Øgårdsveien og til kulvert under Kirkeveien.

Avkjøringen fra Øgårdsveien til Kirkeveien stenges, og det etableres vendehammer i enden av Øgårdsveien.

Fastlandsforbindelsen kobles til Kirkeveien med en rundkjøring med ytre diameter på 40m, og en ny vei (Hanken).

Det må rives fem boliger med garasjer.

Rundkjøring på Kirkeveien

Dagens kanaliserte kryss mellom Kirkeveien og Kolbergveien gjøres om til en rundkjøring.

Rundkjøringen legges slik at ytterkanten tangerer dagens kjørebanekant for Kirkeveien på vestsiden. Store deler av denne rundkjøringen ligger på fylling.

Kirkeveien

Geometrien på planlagt løsning er tilpasset eksisterende situasjon. Armen nordover fra den nye

rundkjøringen heves noe for å få best mulig sammenheng i den nye løsningen for Kirkeveien, den nye fylkesveien og gangkulverten under Kirkeveien. Tiltaket avsluttes der Kirkeveien kommer ned på dagens terrengnivå i nord. Bredden på veien er tilpasset eksisterende bredde på dagens vei.

På vestsiden av Kirkeveien etableres sykkelvei med fortau med 5 meters bredde. På østsiden er det planlagt fortau som i dag nord for rundkjøringen. Sør-øst for rundkjøringen fjernes fortauet fra rundkjøringen og frem til krysset inn til Kirkeveien. Dette er blant annet gjort for å unngå fotgjengerkryssing i plan med den tyngre trafikkerte fastlandsforbindelsen.

Det legges inn egen rampe ned til gangkulverten på vestsiden av veien, mens det for begge sider bygges en trapp som forbinder de to vertikale nivåene. Ved bunnen av rampa starter rømningstunnelen fra Kolberg.

Bussholdeplasser i begge retninger er plassert rett over tunnelportalen. Mellom disse kollektivanleggene og rundkjøringa er det krysning i plan over Kirkeveien.

Det må rives en bolig.

Gang-/sykkelveisystem mellom Smidsrødveien og Kolberg

Langs Smidsrødveien oppgraderes GS-veien til sykkelvei med fortau. Langs Bekkeveien frem til kryss med Eikeveien er det planlagt tosidig fortau. Herfra går fortauet inn på Eikeveien, som allerede er etablert som gs-vei frem til Glitre boligsameie. Siden beboerne ved Glitre benytter resterende del av Eikeveien som adkomstvei, er det nødvendig å anlegge et eget fortau i vestligste del av Eikeveien. Det settes av areal til lek på begge sider av Eikeveien.

Gangkulverten under Kirkeveien flyttes mot nord da ny kjørevei kommer der dagens gangkulvert ligger. Langs Kirkeveien er det lagt opp til sykkelvei med fortau på vestsiden av Kirkeveien. Fortausløsningen øst for Kirkeveien videreføres nord for rundkjøring, men ikke på sørsiden. Ny sykkelvei med fortau på vestsiden av Kirkeveien legges i samme høyde som Kirkeveien, i motsetning til eksisterende løsning som i sin helhet føres ned til gangkulvert før den heves tilbake til nivå med kjøreveien. Det er lagt inn en egen rampe fra Kirkeveien og ned til gangkulvert. Det er innarbeidet trapper på begge sider av Kirkeveien som snarveiforbindelser til og fra bussholdeplassene.

Ved to steder på Kolberg har gangveisystemet en stigning på mer enn 5 %. Dette er fortauet inn Kolbergveien og fortau i enden av Eikeveien, hvor den passerer det vestligste eiketreet. I begge tilfeller er gangveisystemet låst av at det må tilpasse seg eksisterende situasjon. Kolbergveien skal kun tilpasses ny rundkjøring, og inngrepet i denne veien bør begrenses mest mulig. I enden av Eikeveien vil en justering av lengdefallet på fortauet medføre inngrep i det vestligste eiketreet sin rotsone, hvilket heller ikke er ønskelig. Et alternativ til den forholdsvis bratte, men korte, stigningen fra Eikeveien til Kirkeveien, er å bruke Eikeveien øst for Glitre Sameie opp til Øgårdveien og så følge denne til Kirkveien.

Øvrig gangveisystem er universelt utformet.

Teietunnelen

Tunnelen er på 1880 meter inkludert portalene og utformes med ett løp samt parallelle rømningstunneler på deler av strekningen.

Som følge av dette skal tunnelen ha 4 nødutganger i form av tverrslag mellom kjøreveitunnel og rømningstunnel, og 6 havarilommer, 3 på hver side av kjørebanelen. Portalåpningen har en traktutforming med en breddeutvidelse 1:10 over de siste 15 m.

For å unngå for høye konsentrasjoner av luftforurensning på bakkeplan ved tunnelåpningene skal det bygges et luftetårn for Teietunnelen. En stor del av tunnelufta vil trekkes ut gjennom luftetårnet istedenfor ved tunnelåpningene. Luftetårnet plasseres i Teieskogen over tunnelens høyeste punkt og

vil bli ca. 20 meter høyt.

Ramdal

Ny fastlandsforbindelse kommer ut av Teietunnelen og krysser Munkerekkveien/ Ramdalveien. Her etableres en rundkjøring. Den nye veien fortsetter videre vestover i en toløps tunnel under Rambergåsen. Fra rundkjøringen på Ramdal og vestover legges parallell gang- og sykkelvei langs kjøreveien i separat tunnel.

Det må rives 15 bolighus med garasjer og to forretnings-/næringsbygg.

Rundkjøring i Munkerekkveien/Ramdalveien

Rundkjøringen er flyttet så langt vest som mulig fra dagens Munkerekkveien/Ramdalveien, samtidig som det er vektlagt god geometri inn mot rundkjøringen fra armene. Flyttingen mot vest er gjort for å få størst mulig avstand mellom portalåpningene og rundkjøringen.

Rundkjøringen planlegges for å best mulig tilpasse seg dagens fall på Munkerekkveien. Ytre diameter er 45 m. Det er foreslått busstopp i begge retninger i starten av Ramdalveien.

Gang- og sykkelveisystem på Ramdal

Det er lagt opp til planskilt gangkryssing under fastlandsforbindelsen. Kulverten har bredere tverrsnitt enn håndbokskravet på 3,5 m for å sikre sikt inn mot kulverten, spesielt fra sørsiden. Gangbar del er likevel på 3,5 m, mens resterende bredde er opphøyd bankett.

På sørsiden av planskilt kryssing har gang- og sykkelveien en helning på 7 % i rundt 165 m fra Munkerekkveien og ned til kulvertåpningen. Det er derfor tenkt bygget et repos i løpet av denne strekningen, mellom gs-vei og mur opp til kjørevei, for å tilfredsstille krav om universell utforming.

Det prosjekteres en 3,5 m bred gang- og sykkelvei, inklusive skuldre, fra Ramdalveien og inn til en egen tunnel for myke trafikanter under Ramberg, parallelt med kjøreveitunnelene. Brattbakken opprettholdes som snarvei ned til Ravnveien, samt at det lages en ny snarvei fra Brattbakken, over portalene og ned til Ramdalveien. Denne er bratt med en helning på 17 %.

Rambergtunnelen

Rambergtunnelen er 255 meter lang og består av to løp (profil T9,5) samt en parallell gang- og sykkelveitunnel (profil T4). Det er kun ca. 3 meter overdekning av berg på et lite lokalt område under Stalsbergveien, og ca. 7 m. løsmasse over berget.

Færderbrua

Innledningsvis i reguleringsplanarbeidet har flere brutyper vært vurdert i et forprosjekt. Hengebru er vurdert som det beste alternativet på bakgrunn av forprosjektanalysene.

Ny fastlandsforbindelse kommer rett ut av Rambergtunnelen og ut på hengebrua. Brua har såkalte monotårn med diameter på 4,5 meter plassert i midtdeleren på hver side av fjorden. Hengebrua er laget av stål og er buet, med 5% stigning på begge sider, som sikrer en seilingshøyde på 40 meter. Hengebruas hovedspenn er på 490 meter.

Kjørefeltbredden er 3,25 meter over brua, mens bredden på gang-sykkelveien er 3 meter. Total brubredde er 26,6 meter.

Landskapsbildet

Fra Bekkeveien frem til Kirkeveien ved Kolberg går prosjektet gjennom arealer preget av flatt landskap med småhusbebyggelse og jordbruk. På nordsiden av Eikeveien står en gammel trerekke av eik. Landskapsrommet er åpent, og terrenget

stiger noe oppover mot Teieskogen.

Mellom Teieskogen og Rambergåsen ligger Ramdal som et markert smalt daldrag, med et urbant preg. Arealbruken veksler mellom bolig og forretnings-/og næringsbebyggelse, orientert langs

Munkerekkveien. Det er noe boligbebyggelse i åssiden oppover mot Teieskogen på østsiden av Ramdal, og oppover mot og oppå Rambergåsen på vestsiden.

Vestfjorden er en trang fjordarm som skiller Færder fra fastlandet og danner en klar nord-sørgående struktur. Terrenget faller bratt ned på begge sider av fjorden i prosjektområdet.

For boligområdene langs Bekkeveien, Eikeveien og Kirkeveien ved Kolberg og Ramdal/ Rambergåsen vil tiltaket gi en vesentlig endring i forhold til i dag når det gjelder de visuelle landskapsomgivelsene. Bebyggelsen tett på tunnelportalområdene og kryssområdene blir særlig berørt. Bebyggelse på Rambergåsen vil også få nærvirkning av brutårn fra den nye Færderbrua. Ei hengebru med monotårn vil kunne oppfattes mer elegant enn en tilsvarende løsning med tradisjonelle H-tårn, siden sistnevnte blir mer dominerende visuelt når brua betraktes fra skrå vinkler. Sammenlignet med dagens situasjon vil ny vei generelt medføre store landskapsinngrep som endrer opplevelsen av landskapet, og som danner barrierevirkninger.

Bekkeveien – Kolberg

Med oppgradert standard på Bekkeveien vil veien visuelt bli mer markert som landskapselement enn i dag, og bidra til å forsterke barrieren. Utformingen med to-felts kjørevei med fortau på begge sider gir et gatepreg. Støyskjermingen langs Bekkeveien vil utgjøre en visuell barriere, slik at gateløpet ikke oppleves like åpent som før.

Rundkjøringen på Kolberg/Grindløkken vil ligge på en høy fylling. Sammenlignet med dagens situasjon vil det nye veianlegget stenge utsynet sørover mot kulturlandskapet i området Frogner/ Smidsrød fra Eikeveien. (Se vedlegg nr. 32 Snitt vei Grindløkken-Kolberg). Det vil bli en høy fylling med skråning ned mot lekeplassen i nord. Langs sør må det etableres en høy mur. Det er lagt inn rekkefølgekrav om at det skal plantes trær og klatreplanter langs mur sør for ny vei, slik at inntrykket kan dempes noe.

Langs Eikeveien står det en trerekke som har stor verdi som landskapselement i landskapet på Kolberg. Tiltaket kommer svært tett på denne trerekken. Det har i prosjekteringen vært lagt vekt på å unngå inngrep i trerekken. Gjennom bevaring av trerekken langs Eikeveien, forming av sideterrang med tanke på best mulig tilslutning til omgivelsene, samt etablering av vegetasjon som demper effekten av veianlegget, vil veianleggets negative innvirkning på omgivelsene reduseres noe.

Teieskogen

Luftetårnet for tunnelen under Teieskogen plasseres i tett skog over tunnelens høyeste punkt. Tårnet vil bli ca 20 meter høyt og ligger ca. 25 - 35 meter fra turveien/lysløypa. Tårnet antas å ikke bli synlig på avstand, men vil kunne ses fra turveien. Utformingen av tårnet skal bidra til å gjøre det mindre iøynefallende.

Ramdal

På Ramdal blir virkningen på landskapet stort, spesielt for de nærmeste boligene. Veianlegget vil bli visuelt dominerende der det krysser dalsøkket, og flere bolighus og næringsbygg må rives. Fra boligbebyggelsen på Rambergåsen, langs Ramdalveien og fra området omkring Midtåsveien vil tiltaket være synlig.

Færderbrua

Påhuggene ut mot Vestfjorden er i størst mulig grad lagt skånsomt i terrenget. Selve høybrua utformes som ei hengebru med monotårn, som blir mindre dominerende i skrå vinkel, enn ei bru med H-tårn. Brua vil likevel være et landemerke som vil være synlig fra lang avstand.

Kulturmiljø

I Færder kommune er det noen få arkeologiske kulturminner. Innenfor planområdet er det gjort enkelte løsfunn ved jordet på Kolberg, som har status som "ikke fredet".

Den nordvestre delen av Nøtterøy, fra Ramdal og sørover til Rambergåsen, består av vestvendt fjellside, delvis skogkledd, mot Vestfjorden. Utover nyere bebyggelse oppå åsen fremstår miljøet som natur. Det er her påvist 13 steinbrudd langs fjorden. Bruddene er synlige kulturminner, men ingen av dem er markert i Askeladden som automatisk fredete kulturminner.

Frogner gård er nyere tids kulturminne. Gården ligger utenfor plangrensen, men har utsyn mot ny vei – spesielt på vinterstid når grøntarealene ikke skjærer gården mot omgivelsene. Opplevelsen av tunet, og dets beliggenhet i et åpent jordbrukslandskap, vil bli forringet.

Gamle Grindløkken skole er fra 1929, bygd i nyklassisistisk stil og er verneverdig. Trerekke av eik vil skjerme skolen fra ny vei og således redusere den negative påvirkningsgraden

Friluftsliv

Innenfor planområdet er det boligområder og friluftslivsområder med verdier knyttet til temaet friluftsliv og by- og bygdeliv. De sentrale verdiene innenfor prosjektområdet for tema friluftsliv by og bygdeliv er knyttet til:

- Boligområdene på Teie, Kolberg, Ramberg, Munkerekka og Hogsnes, med lekeplasser, mindre naturområder og skoleområder.
- Grønnstruktur ved Ramdal, Rambergodden og Rambergåsen ved Vestfjorden, de sjø nære områdene ved Smørberg- Hogsnes med turveier, badeplasser, fiskeplasser og kulturlandskap. Ramberg badeplass er i Miljødirektoratets kartlegging klassifisert som et svært viktig friluftslivsområde. Rambergåsen er klassifisert som et viktig friluftslivsområde. Skogkledd åsside med fjellknatter og klippe- og sandstrender. Her er det mulighet for bading og turgåing og i området er det stedvis god utsikt.
- Vestfjorden – Byfjorden, både langs med og selve fjordene. Det er bl.a. aktivt båtliv, fiske, bading og andre aktiviteter knyttet til disse områdene.
- Teieskogen er i Miljødirektoratets kartlegging klassifisert som et svært viktig friluftslivsområde av områdetypen nærturterreng. Teieskogen er et skogs- og rekreasjonsområde i umiddelbar nærhet til tettsteder, skoler og barnehager og er et av Nøtterøys mest brukte friluftslivsområder. Svært variert skog, med et ganske stort bøkefelt og flotte utsiktspunkter. Brukes av mange barnehager og skoler i området. Er tilrettelagt med lysløype, Pilegrimsled, helsesti, idrettsanlegg og parkeringsplass. Stiene utgjør også forbindelse mellom boligområdene i Vestskogen og Tønsberg. Enkelte av veiene er fra middelalderen.

Boligområdene langs Bekkeveien, Eikeveien og langs Kirkeveien mellom Frogner og Øgårdsveien samt ved Ramdal, Rambergåsen og Ramberg blir sterkt berørt av tiltaket. Flere hus må rives, det nye anlegget vil ligge tett på mange eksisterende boliger og områder med verdi som uteoppholdsareal. Eksisterende forbindelser for gang- og sykkeltrafikk får nye løsninger med bedre standard.

For å begrense lokal luftforurensning ved tunnelportalene knyttet til luftforurensning, skal det bygges et luftetårn. Dette tårnet vil bli ca. 20 meter høyt og være et merkbart inngrep i deler av Teieskogen som turområde.

Ved Ramberg kommer veianlegget tett på skogsarealer som kan ha betydning for lek og rekreasjon. Skogkledde stup, skråninger og landskapshyllene ned mot Vestfjorden er i konsekvensutredningen for kommunedelplanen kartlagt som friluftslivsområder med middels til stor verdi. Høybrua vil påvirke noe av arealet som inngår i dette området. Selv om brua går over, vil den påvirke opplevelsesverdien her negativt.

Naturmangfold

Verdifullt naturmangfold med tilknytning til prosjektet er viktige naturtyper som edelløvskog, gammelskog, dammer og store eiketrær. Med tilknytning til naturtypene er det registrert forekomster av rødlistearter. I planområdet finnes også økologisk funksjonsområde for småsalamander, samt vipe.

Flere traseer har blitt vurdert i tidligere planprosesser, og valgt trasé som ligger til grunn for denne reguleringsplanen, er ansett som det alternativet med lavest konfliktnivå for fagtema naturmangfold. Prosjektet har tatt hensyn til verdifull natur ved å begrense anleggsbeltet så mye som mulig ved nærføring til verdifulle naturområder. Ved arbeider nær verdifulle store trær anbefales en rekke tiltak for å ivareta rotsonen til trærne best mulig. Videre anbefaler rapporten å legge føringer for tunneltetting for å unngå drenering av vannmiljø over Teietunnelen, samt kartlegging og håndtering av fremmede arter i anleggsfasen.

Samlet sett vil prosjektet ha negativ påvirkning på naturmangfoldet av middels omfang, utenom seks hule eiker som må felles på Kolberg; dette er åpenbart svært negativt for naturmangfoldet. De største konfliktene er derfor negativ påvirkning på flere store eiketrær (utvalgt naturtype) og mindre inngrep i bøkeskog.

I prosjektert løsning for ny fastlandsforbindelse har målet vært at de 21 eiketrærne som inngår i en utvalgt naturtype skal kunne bevares. Det er imidlertid ikke til å unngå at seks av eiketrærne ved Grindløkken må felles.

Naturressurser

Jordbruk

Samlet for tiltaket er det beregnet permanent omdisponering av ca. 75 dekar jordbruksareal. Av dette er ca. 23 dekar i Færder kommune. I tillegg er det anslått ca. 112 dekar fulldyrka jord som berøres av anleggsveier, omkjøring, rigg og mellomlagring av matjord, der ca. 29 dekar er i Færder. Alt berørt areal i Færder kommune er på eiendommen gbnr 3/1 – Frogner. Her vil også ca. 1,5 dekar dyrkbar mark bli permanent omdisponert.

Berørte arealer på eiendommen gbnr 3/1 – Frogner har rasjonell utforming og svært god kvalitet. Arelene nyttes i intensiv og høyproduktiv drift, med grønnsaker og bær (radkulturer). Tiltaket påvirker arronderingen av gjenværende jordbruksarealer på en negativ måte og reduserer muligheten for god og effektiv drift. I tillegg til faktisk arealbeslag av selve tiltaket, så er det altså en risiko for at tiltaket fører til at ytterligere areal havner ute av produksjon på grunn av dårlig arrondering. Høye murer og skråninger inn mot jordbruksarealene forsterker denne risikoen.

I tillegg til nevnte arealer på eiendommen gbnr 3/1 – Frogner, så omfatter reguleringsplanforslaget også eiendommen gbnr 1/5, der ca. 6 dekar av arealet er fulldyrka jord. Arealet er imidlertid ute av drift. Området har i lengre tid vært avsatt til boligbebyggelse i kommuneplanens arealdel, og reguleringsformålet er også boligbebyggelse. I henhold til planbeskrivelsen legges det imidlertid opp

til at arealet kan være aktuelt å leie i bygg og anleggsfasen for fastlandsforbindelsen.

Det utarbeides matjordplan for tiltaket. Dette i samsvar med bestemmelser til kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse, vedtatt av kommunestyret 20.3.2019. Tiltaket berører betydelige arealer og store volum med svært verdifull matjord. Det er klare målsettinger både lokalt, regionalt og nasjonalt om at dyrka mark ikke skal bygges ned. Dersom tungtveiende samfunnshensyn likevel gjør at dyrka mark må omdisponeres, så er det et klart mål at matjorda tas vare på og blir nyttet til matproduksjon også i framtida. Flytting av matjord er altså et viktig avbøtende tiltak, og fortrinnsvis da for å lage ny landbruksjord på ikke dyrkbare arealer. Dette kan f.eks. være som topplag på avsluttede, oppfylte deponier.

Til 1. gangs behandling foreligger matjordplan i en foreløpig versjon. Det legges opp til at det videre i prosessen jobbes med å identifisere mulige mottaksområder, og at det til sluttbehandlingene skal foreligge endelig matjordplan med avtaler og konkrete mottaksarealer som skal godkjennes av kommunen.

Håndtering og videre disponering av matjorda som blir permanent omdisponert er svært viktig, men også håndteringen av matjorda på arealer som blir midlertidig berørt er svært viktig. Matjordplanen må være tydelig for begge deler, og det forutsettes at all berørt matjord håndteres i henhold til plan.

Skogbruk

Det er registrert skog med fra høy til lav bonitet i Teieskogen. Veitraseen går i tunnel under Teieskogen og vil dermed ikke påvirke skogressurser.

Vannressurser

Det er ikke registrert nevneverdige verdier knyttet til vannressurser.

Klimagassutslipp

Det er utarbeidet klimabudsjett for prosjektet ved bruk av VegLCA. Hensikten med klimabudsjettet er å avdekke hvilke materialer og prosesser som har størst klimaavtrykk og totalutslippet av klimagasser fra prosjektet som helhet. Resultatene kan så brukes til å identifisere tiltak for utslippsreduksjoner, for å oppnå effektmål 1 for fastlandsforbindelsen – redusert klimagassutslipp fra transportsektoren i Tønsberg-regionen.

Hele prosjektet vil resultere i et totalutslipp på 92 859 tonn CO₂-ekvivalenter. Materialproduksjon står for den største andelen av utslipp. Det skal derfor gjøres en vurdering om det finnes alternative materialvalg i markedet som gir lavere utslipp, men som samtidig tilfredsstillte tekniske krav. For eksempel bruk av lavkarbonklasse betong og mer miljøvennlige injeksjonsmidler til sprøytebetong. Mengder materialer brukt vil også være avgjørende for totalutslippet. Totalt sett er klimagassberegningene i 2022 redusert med ca. 25 % sammenlignet med 2020 for hele prosjektet. Dette skyldes hovedsakelig reduksjon i behovet for kalksementstabilisering, som er en følge av justering av veigeometrien. Det skal også utformes en mer detaljert plan for massehåndtering- og transport samt tiltak for å optimalisere transport linja for å redusere utslipp.

Drift og vedlikehold av fastlandsforbindelsen de neste 60-100 årene er den nest største kilden til utslipp fra prosjektet. Størsteparten av disse utslippene er imidlertid beregnet ut fra forbruk av strøm. Det er stor usikkerhet knyttet til beregnet utslipp fra forbruk av strøm ettersom andelen fornybar energi i Norge er svært høy (98% i 2021 ifølge NVE) og siden det er usikkerhet rundt fremtidig utvikling i denne andelen.

Kommunedirektøren mener det burde vært utarbeidet et klimaregnskap for utslipp fra trafikk med og uten fastlandsforbindelse. Planen har imidlertid en rekke tiltak for å fremme transport ved gange, sykkel og kollektivt. Disse tiltakene vil bidra til å nå effektmål 2 – mer miljøvennlig

reisemiddelfordeling der veksten i persontransport tas med kollektivtransport, gåing og sykling. Samtidig vil tilrettelegging for økt grønn mobilitet kunne bidra til reduserte utslipp i fremtiden og dermed støtte opp under effektmål 1.

Kommunedirektøren savner en vurdering av om det bør stilles krav om utslippsfrie byggeplasser tilknyttet prosjektet.

Trafikk

Trafikkavvikling

Kanalbrua i Tønsberg er ei klaffebru i stål fra 1957. Den er eneste bilveiforbindelse til Færder. Dette gjør trafikkforbindelsen mellom fastlandet og Færder sårbar. I forbindelse med vedlikeholdsarbeid eller andre situasjoner der det ikke kan kjøres på brua, er samfunnskritiske funksjoner som ambulansetrykning, politiutrykning, brannutrykning henvist til å benytte gangbrua mellom Tønsberg brygge og Kaldnes. Med tanke på at det bor i underkant av 30 000 fast i Færder kommune og at befolkningen øker kraftig i sommersesongen med ferierende, er dette uholdbart.

Ny fastlandsforbindelse vil flytte trafikk fra Tønsberg sentrum og deler av Nøtterøy til ny vei og forventes å forbedre trafikkavviklingen i Tønsberg sentrum, samt deler av Nøtterøy. Det er ikke gjennomført detaljerte beregninger av fremtidig trafikkavvikling i veinettet, men de overordnende trafikkberegninger (RTM), viser bedre trafikkavvikling på lokalveinett generelt sammenliknet med en referansesituasjon uten bom.

Som det fremgår av tallene reduseres trafikken over Kanalbrua med tiltaket i 2030 med bom på samme nivå som dagens situasjon i 2040 uten bom. Uten tiltak og bom vil Kanalbrua få betydelig økt trafikk.

Gang-og sykkeltrafikk

På hovedinnfartsårene til Tønsberg sentrum er det i dag 300-400 syklist i døgnet (ÅDT). I sommerhalvåret øker antall syklende på en del gang-sykelveier. På enkelte dager har Statens vegvesen registrert over 1000 syklist på de mest trafikkerte rutene. Tall fra automatisk tellepunkt i Nøtterøybakken (fv. 308 nord for Teie) bekrefter denne økningen. Tall fra februar 2020 lå på 412 passeringer i løpet av en dag, mens tall fra august 2019 lå på 868 passeringer i løpet av en dag.

Behovet for oppgradering er størst i de sentrale områdene i Tønsberg og på Teie, samt noen av hovedrutene inn mot sentrumsområdene.

Kollektivtransport

I 2016 var det for første gang over 10 mill. reiser med buss i Vestfold. Ca. halvparten var i Tønsberg-området. Fire av bussrutene (01, 02, 113 og 116) hadde 85 % av antall reisende. Hovedutfordringen er per i dag fremkommelighet, særlig på de høyt trafikkerte linjene. Dette påvirker reisetid og konkurranseforholdet til bil. Det er 15 minutters frekvens på flere viktige ruter langs hoved- og utfartsårene i Tønsberg.

Trafikksikkerhet

Fv. 308 Kirkeveien og fv. 309 Smidsrødveien er de mest ulykkesbelastede veiene innenfor planområdet. Kirkeveien og Smidsrødveien er hovedakser inn mot Tønsberg sentrum. Det er registrert en del sykkelulykker på Kirkeveien og Smidsrødveien. Dette er de mest utsatte fylkesveiene med tanke på sykkelulykker. Krysset Smidsrødveien-Bekkeveien, Øgårdveien-Kirkeveien og Kolbergveien-Kirkeveien er utsatte punkter.

Skipstrafikk i Vestfjorden

Farvannet vest for Tønsberg, hvor ny brukryssing kommer, har de siste 9 årene hatt trafikk med skip med lengder opp til 168m og total vekt av last, drivstoff, forsyning, besetning og passasjerer på 19382 t. Hovedparten av trafikken har vært med mindre båter og seilbåter, men det er en del trafikk

med større skip også.

Utgangspunkt for forprosjekt for bru over Vestfjorden er at tilgang til Tønsberg havn i størst mulig grad skal opprettholdes på dagens nivå. En ny bru over Vestfjorden kan ha konsekvenser for skipstrafikk, men disse skal følgelig begrenses. Kystverket har definert at minimum seilingsled skal ha 40m høyde over HAT og 80m bredde.

Støy

For dagens referansesituasjon år 2021 er det beregnet at 63 støyfølsomme bygg ligger i gul støysone og 5 i rød støysone. Samlet sett medfører ny fastlandsforbindelse at 140 adresser ligger i gul eller rød støysone før avbøtende støytiltak innenfor avgrensningsområdet til prosjektet. Avbøtende støytiltak reduserer dette til 120 adresser.

Som avbøtende støytiltak langs veien er det foreslått støyskjerm og tunnelabsorbenter for område Ramdal og støyvoller og støyskjermer for område Kolberg.

Når veien bygges er det foreløpig vurdert at 60 boliger vil bli befart og vurdert for lokale støytiltak uansett og 33 vil bli vurdert dersom disse er bygget før 1997. (i tråd med Statens vegvesens håndtering av T 1442/2021, der det forventes at støykravene innendørs er ivaretatt gjennom bygningsforskrifter for bebyggelse etablert etter 1997). Støyberegninger oppdateres i forbindelse med anleggsoppstart av Færderforbindelsen, slik at mindre endringer på antall og hvilke boenheter som skal vurderes videre for lokale støytiltak vil forekomme.

Kolberg

Langs nordsiden av Bekkeveien foreslås en sammenhengende støyskjerm, høyde ca. 2,5 meter over terreng for boliger på nordsiden. Støyskjermen må være absorberende mot veien for å unngå refleksjoner til naboene på sørsiden.

For boliger på sørsiden foreslås ikke langsgående støyskjerming. Dette er delvis pga. ønsket bevaring av eksisterende vei Kornveien inn på Bekkeveien, men også fordi uteplasser normalt ligger på sør(vest)siden av byggene, og skjermes derfor til en viss grad av bygningskroppene. Boliger langs både nord- og sørsiden av Bekkeveien foreslås å få tilbud om vurdering av lokal støyskjerming.

Boliger langs Kirkeveien nord for tunnelen vil hovedsakelig få redusert støynivå totalt sett fordi trafikkmengden på Kirkeveien reduseres. Disse utredes for lokale støytiltak dersom byggeåret er før 1997. De fleste boligene sør for tunnelåpningen langs Kirkeveien vil få en marginal økning av støynivå. Disse utredes for lokale støytiltak dersom byggeåret er før 1997.

Boligene i Eikeveien nærmest Teietunnelen og ny vei vil få økt støynivå på mer enn 3 dB. For å skjerme boliger i Eikeveien og på Grindløkken foreslås en løsning med støyvoll ca. 2-3 meter over ny vei sin senterlinje, kombinert med 1,0 meter støyskjerm på toppen frem til der gang/sykkelsti krysser ny vei/Bekkeveien. Effekten av støytiltaket er god på bakkeplan, men boligene er såpass høye at de fortsatt må utredes for lokale støytiltak.

Ramdahl

Ny vei og kryssløsning i dette området vil gi en betydelig økning av støynivå for de nærmeste boligene. Her har det vært utfordrende å få til skjermingstiltak fordi nye veisegmenter ligger lavere i terrenget enn boligene. Det foreslås å bygge absorberende skjerm langs ny vei for å redusere lydnivå hos nærliggende boliger i Brattbakken/Ravnveien.

Det foreslås montering av lydabsorbenter et stykke inn i tunnelåpningene for å redusere støy fra disse.

Det er også vurdert og foreløpig tatt med støyvoll som gir en marginal støydempende effekt for flere boliger, men det er usikkert om denne vollen ønskes som et element i landskapet. Det samme gjelder ev. forlengelse av støytiltak i form av støyskjerm sørover som gir effekt på bakkeplan i første rekke

for de to boligene som ligger der. Hvis så skjer, bør også støytiltak forlenges like langt. Ellers foreslås lokale støyskjermingstiltak for samtlige boliger innenfor avgrensningen av prosjektet som får økt støynivå som følge av utbyggingsalternativet og samtidig ligger over grenseverdien Lden 55 dB.

Færderbrua

Det ble vurdert støyskjerming langs Færderbrua, men ikke funnet hensiktsmessig fordi skjermingseffekten hos boligene i Stalsbergveien ikke blir spesielt god. Her foreslås lokale støytiltak.

Luftforurensning

I dagens situasjon (2016) viser resultatene at områdene i umiddelbar nærhet til Nøtterøyveien og nordligste delen av Kirkeveien er mest eksponert for luftforurensning, da de ligger i rød og gul sone i henhold til T-1520, samt er utsatt for nivåer over de nasjonale målene. Det er NO₂ som står for de største overskridelsene. Videre ligger 6 og 35 boliger i henholdsvis rød og gul sone, og 6 boliger utsettes for nivåer over de nasjonale målene for både NO₂ og PM10 (svevestøv).

Det er utført beregninger av luftforurensinger for prosjektet. Referanse (2040): Som for dagens situasjon viser resultatene at områdene i umiddelbar nærhet til Nøtterøyveien og nordligste delen av Kirkeveien er mest eksponert, da de ligger i rød og gul sone i henhold til T-1520, samt er utsatt for nivåer over de nasjonale målene. Det er svevestøv som står for de største overskridelsene. Videre ligger 4 og 41 boliger i henholdsvis rød og gul sone, og 11 boliger utsettes for nivåer over de nasjonale målene for PM10.

Utbygd fastlandsforbindelse (2040): Resultatene viser at områdene utenfor munningene til Teietunnelen, Ramberg tunnelen og Hogsnestunnelen er mest eksponert, da samtlige av disse områdene ligger i rød og gul sone i henhold til T-1520, samt utsettes for nivåer over de nasjonale målene. Det er PM10 som står for de største overskridelsene. Som følge av tiltaket er trafikkmengden på Nøtterøyveien og Kirkeveien redusert, noe som fører til at områdene langs disse veiene er mindre eksponert enn for dagens situasjon og referanse. Tiltaket medfører at 4 og 33 boliger ligger i henholdsvis rød og gul sone, og 4 boliger utsettes for nivåer over de nasjonale målene for PM10.

Fordi tiltaket medfører en vesentlig økning i luftforurensning utenfor munningene til de planlagte tunnelene, ble det besluttet å gjennomføre beregninger for effekten av to ulike plasseringer av ventilasjonstårn langs Teietunnelen. Resultatene viser at etablering av luftetårn midt på tunnelen vil føre til størst reduksjon med hensyn til antall boliger som utsettes for nivåer over sonegrensene. Antall bygningspunkter som ligger i rød og gul sone utenfor munningene til Teietunnelen reduseres fra henholdsvis 2 til 1 og 12 til 1 i forhold til resultatene uten ventilasjonstårn. Tiltaket medfører også at antall bygningspunkter som utsettes for PM10-nivåer over nasjonale mål utenfor munningene til Teietunnelen reduseres fra 2 til 1.

Grunnforhold

I forbindelse med reguleringsplanarbeidet er det gjennomført grunnundersøkelser for veitraséen.

Dagsonene i planområdet består av varierende grunnforhold. Det er påvist sensitiv leire og kvikkleire i et eller flere punkter i de to dagsonene Kolberg og Ramdal. For å tilfredsstille geotekniske krav for planlagte veitiltak vil det bli nødvendig med tiltak som fylling med lette masser, spunt og grunnforsterkning med bruk av kalksementpeler.

Det er ikke gjennomført grunnundersøkelser på arealene hvor det skal være midlertidige bygge- og anleggsområder. Dette bør gjennomføres før sluttbehandling av planen.

Folkehelse

I et folkehelseperspektiv er viktige elementer ved tiltaket at det etableres en hovedveiforbindelse som avlastar Tønsberg sentrum for biltrafikk og tilrettelegger i større grad for kollektiv, gange og sykkel i sentrumsområdet.

Endret kjøremønster for trafikk som skal fra Færder og ut på E18 vil gi redusert miljøbelastning for bebyggelsen langs noen av dagens hovedveier. Samtidig er det bebyggelse på Kolberg og Ramberg som vil bli mer belastet. Som en del av tiltaket er det planlagt støyskjermingstiltak.

Det skal bygges et luftetårn over Teietunnelen som reduserer luftforurensningen ved tunnelportalene ved Kirkeveien og Ramdal.

Viktige gang- og sykkelforbindelser er sikret og gis en oppgradert standard. Det etableres planskilte kryssinger for hoved sykkelrute langs Semslinna, Kirkeveien og Smidsrødveien. Viktig skolevei i Eikeveien som blir berørt er ivarettatt.

Barn og unge

Barn og unge er en gruppe som skal ivaretas spesielt i alt planarbeid, og det er utarbeidet en egen rikspolitisk retningslinje for å styrke barn og unges interesser i planlegging. Unge ferdes ofte som myke trafikanter, en gruppe som må ivaretas særskilt. Det er også viktig å ta vare på barn og unges nærmiljø og friluftslivsområder.

I forbindelse med arbeidene med kommunedelplanen og den tilhørende konsekvensutredningen, ble det gjennomført kartlegging av forhold som berører barn og unge. Dette går særlig på oppholdsarealer og hvordan veganlegget berører barn og unges oppvekstvilkår.

Det er tatt hensyn til myke trafikanter, og arbeidet med gode kryssingsmuligheter for gående og syklende.

Anleggsfasen er beskrevet i egen fagrapport for anleggsgjennomføring og det er blant annet foreslått tiltak for å sikre forbindelser for myke trafikanter i anleggsfasen. Plan for Ytre Miljø har til hensikt å redusere de miljøulempene som kan oppstå i bygge- og anleggsfasen av prosjektet, herunder også forhold som særlig berører barn og unge.

Anleggsgjennomføring

Det antas at samlet varighet på anleggsarbeidene vil være ca. 3 år, men med ulik varighet på de ulike anleggs stedene. Veianlegget kan inndeles geografisk i tre markerte anleggsområder i dagen (Smidsrød/Kolberg, Ramdal og bru over fjorden), og to tunnelanlegg (Teietunnelen og Ramberg tunnelen).

Det legges opp til at all massetransport i hovedsak skal foregå på hovedveiene, i hovedsak på Kirkeveien (masser fra Teietunnelen). Noe trafikk vil også foregå på det øvrige veinettet, som Bekkeveien og Ramdalveien.

Hovedmengdene av overskuddsmasser fra anleggsdriften kommer fra tunnelene. Størst masseuttak får vi i Kolberg (fra Teietunnelen) fordi adkomst til hovedveinett er best her. Massene må derfra transporteres til godkjente deponier eller anvendes i andre prosjekter. Det er lite behov for fyllmasser i prosjektet. Dette er ikke en optimal løsning. Det er ikke funnet løsning for massedeponi på Nøtterøy. Det vil derfor bli nødvendig å frakte masser ut av kommunen over kanalbrua, eller til Kaldnes, for utskipping.

Brua bygges delvis fra land på begge sider, og delvis fra vannet. Det vil bli behov for å stenge fjorden for trafikk i forbindelse med etablering av den første kabelen på tvers, men dette er kun for en begrenset periode (1-2 dager). Ved montering av brukassene vil det være tilstrekkelig at deler av

seilingsløpet er stengt, men det vil være mulig med ferdsel på fjorden.

Sjakten i luftetårnet i Teieskogen vil bli boret med raise-boreteknikk, og hele sjakten dekkes i etttertid av tårnet som bygges over sjakten. Anleggsadkomst til luftetårnet er fra Odins vei. 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. Det må bygges en parallell turvei fra Odinsvei og frem til lysløypa, slik at det er mulig å kunne gå inn i Teieskogen fra Odinsvei. Turveien og området omkring luftetårnet istandsettes etter at anleggsarbeidene er ferdige.

Grunnerverv

Det må innløses totalt 27 eiendommer, av dette er 25 boliger og to forretning-/næringsbygg. Vedtatt reguleringsplan legger grunnlaget for erverv av arealer til utbyggingen. Det vil være behov for både midlertidige arealer under anleggsperioden og permanente arealer til det nye anlegget. Grunnerverv følger en egen prosess, og inngår ikke direkte i reguleringsplanarbeidet, men det skal komme tydelig frem i planmaterialet hvilke eiendommer som blir berørt. Oversikt over stripe-erverv med permanent arealbeslag og midlertidig beslag til anleggsbelte vises på W-tegningene som vil bli lagt ved planmaterialet før det sendes ut på offentlig ettersyn.

Det er et mål å komme frem til minnelige avtaler med grunneiere som blir berørt. Dersom det ikke lykkes å inngå avtaler om avståelse av grunn, vil det bli aktuelt å ekspropriere grunn og rettigheter både til midlertidig og permanent bruk for veianlegg. Eventuell ekspropriasjon må være hjemlet i en vedtatt reguleringsplan.

Plankart og bestemmelser

Plankartene er regulert i tre vertikalnivåer: under bakken (vertikalnivå 1), på bakken (vertikalnivå 2) og over bakken (vertikalnivå 3).

Langs den nye fastlandsforbindelsen er det satt av areal til midlertidig bygge og anleggsområde. Dette området skal sikre areal for plassering av riggområder, midlertidig massedeponering, anleggsveier, interimsveier for å legge om trafikken og andre tiltak knyttet til bygging av ny fastlandsforbindelse. Permanente deponiområder omfattes ikke av denne reguleringsplanen. Kulturminner og områder med naturverdier er sikret med hensynssoner med tilhørende bestemmelser.

Gbnr. 1/5 (øst for Grindløkken) er uregulert og avsatt til fremtidig boligbebyggelse i kommuneplanen. Denne eiendommen reguleres til midlertidig bygge- og anleggsområde, med underformål frittliggende småhusbebyggelse. Det tillates inntil tre boenheter og BYA på 30%. Det forventes at det er ønskelig å utnytte denne eiendommen på en bedre måte. Grunneier må da sette i gang en omregulering av området når det midlertidige bygge- og anleggsområdet opphører.

Vest for Kirkeveien, ved Kolberg, oppheves gjeldende reguleringsplan nr. 335 Kirkeveien/Thueveien i sin helhet. Planen består av to eiendommer, og det er regulert for seks boenheter totalt, inklusive eksisterende bolig. BYA er 20%. Adkomst er via parkeringsplassen til Kirkeveien 53 i øst og fra Thueveien i nord. Det åpnes i stedet for at det kan tillates inntil tre boenheter /eiendom, og BYA 30%, noe som samsvarer med kommuneplanen.

Store deler av Kaldnes (bl.a. gbnr. 129/411) er uregulert og avsatt til kombinert bebyggelse- og anleggsformål i forslag til kommuneplan som pr. januar 2023 er ute til høring. Dette området reguleres til midlertidig bygg- og anleggsområde, med underformål kombinert bebyggelse- og anleggsformål hvor det tillates bolig/næring. Maks BYA er 35%. Det pågår et arbeid med å utarbeide en strategi- og prinsippplan for utviklingen av Kaldnes vest sammen med Tønsberg kommune, noe som også omfatter arealet regulert til midlertidig bygg- og anleggsområde. Kaldnes vest er et

transformasjonsområde og det er viktig at det midlertidige bygg- og anleggsområdet beslaglegger minst mulig areal. Et så attraktivt område bør ikke ligge båndlagt i for lang tid. Dersom det oppstår betydelige forsinkelser i arbeidet med ny fastlandsforbindelse, må det derfor foretas en ny vurdering av det midlertidige bygg- og anleggsområdet og eventuelt ved behov omregulere. Kommunedirektøren understreker at det midlertidige bygg- og anleggsområde ikke må legge føringer for videre utvikling av Kaldnes vest-området.

I arbeidet med detaljreguleringsplanen er det oppdaget at to mindre områder ligger utenfor arealet som er vedtatt i kommunedelplanen, og som tilsvarer arealet som ble brukt ved varsel om oppstart av detaljregulering. Det er nødvendig at eksisterende turvei i Teieskogen brukes som anleggsvei for å kunne bygge luftetårnet. Ca. 270 meter av turveien ligger utenfor avgrensningen av kommunedelplanen. På Kaldnes er avgrensningen av kommunedelplanen lagt midt i eksisterende vei inne på området. Det vil være nødvendig å ha tilgang til denne veien i full bredde i forbindelse med midlertidig bygge- og anleggsområdet. Dette gjelder et areal på ca. 600m². Det må derfor i forbindelse med offentlig ettersyn varsles at planområdet må utvides.

Videre arbeid frem til sluttbehandling

Innenfor følgende temaer må det gjøres endringer og/eller utredes videre før sluttbehandling:

Matjordplan

Til 1. gangs behandling foreligger matjordplan i en foreløpig versjon. Det legges opp til at det videre i prosessen jobbes med å identifisere mulige mottaksområder, og at det til sluttbehandlingen skal foreligge endelig matjordplan med avtaler og konkrete mottaksarealer som skal godkjennes av kommunen.

Midlertidig bygge- og anleggsområde

Ifølge nasjonal produktspesifikasjon for arealplan og digitalt planregister skal det angis en dato for når et midlertidig bygge- og anleggsområde opphører. Det kan være en konkret dato eller en fiktiv dato. Dersom det ikke er angitt en dato for opphør av selve bestemmelsen må kommune treffe eget vedtak om oppheving etter reglene i plan- og bygningsloven § 12-14 om forenklet endring. Dette betyr at det må settes i gang en planprosess etter forenklede saksbehandlingsregler når fastlandsforbindelsen er ferdig bygd. Det må vurderes hva som er mest hensiktsmessig; angi en sluttdato, eller sette i gang prosess med oppheving av plan. Dette må sees nærmere på før sluttbehandling av planen.

Sikre grunnforhold

Kommunedirektøren er usikker på om bestemmelsen for sikre grunnforhold og bestemmelsen til hensynsone for ras- og skredfare er gode nok. Dette må vurderes nærmere frem til sluttbehandling.

Geoteknikk og stabilitet bør også utredes for arealene utenfor selve veiprojektet, som arealene som reguleres til midlertidig bygge- og anleggsformål. Det er ikke gjennomført geotekniske vurderinger og grunnundersøkelser for disse arealene.

Overskuddsmasser

Hovedmengdene av overskuddsmasser fra anleggsdriften komme fra tunnelene. I følge planbeskrivelsen blir det størst masseuttak på Kolberg (fra Teietunnelen) fordi adkomst til hovedveinett er best der. Massene må derfra transporteres til godkjente deponier eller anvendes i andre prosjekter. Det er lite behov for fyllmasser i prosjektet. Det har i prosessen vært vurdert tre områder for massedeponi på Nøtterøy (Lofterød, Høgås og Strengsdal). Man kom frem til at ingen av disse områdene er egnet som deponiområder. Det er derfor uklart hvor overskuddsmasser skal deponeres. Dette må utredes nærmere frem til sluttbehandling.

Knusing av masser

I bestemmelsene åpnes det for at knusing av masser kan skje i vegtrasé eller på midlertidig bygge- og anleggsområder. Kommunedirektøren er skeptisk til at det ikke er angitt mer nøyaktig hvor knusing av masser skal skje. Dette bør konkretiseres i sluttbehandlingen.

Tekniske bygg/luftetårn/bru

Det er angitt i bestemmelsene at det kan oppføres tekniske bygg på annen veggrunn-grøntareal på inntil 250m² og med maks høyde på 8,0m. Luftetårnet kan ha en maks høyde på 25m og maks fotavtrykk på 75m². Materialbruk og fargevalg skal tilpasses byggenes omgivelser.

Kommunedirektørens mener maks tillatte størrelse på tekniske bygg virker noe stor, og mener materialvalg bør presiseres noe mer. Dette bør vurderes nærmere før sluttbehandling. Det bør også inn en bestemmelse om seilingshøyde for brua.

Diverse

I planbeskrivelsen henvises det til diverse rapporter fra 2022. Rapportene det vises til er de vedlagte fagrapportene som er datert 2023. Riktig årstall må inn i planbeskrivelsen før sluttbehandling.

Fremdrift

Det er planlagt offentlig ettersyn av planen i februar og mars, og sluttbehandling av planen før sommeren. Stortingsbehandling av bypakka skal etter planen skje i 2024. I 2024/2025 lyses det ut anbud og kontraheres entreprenør, og bygging av fastlandsforbindelsen og andre tiltak startes opp. Trafikkpåsetting på ny fastlandsforbindelse vil med denne fremdriften tidligst kunne skje i 2029.

Siden et betydelig område på Kaldnes er foreslått regulert til midlertidig bygge- og anleggsområde, vil skissert fremdrift påvirke kortsiktige utviklingsmuligheter for dette området.

Konklusjon

Kommunedirektøren mener det gjenstår noe arbeid med planforslaget som må gjennomføres før sluttbehandling, men anbefaler likevel at forslag til detaljregulering nr. 2019001 «Ny fastlandsforbindelse fra Færder kommune», datert 04.01.23 med tilhørende bestemmelser av samme dato, legges ut på offentlig ettersyn.