

Klage på vedtak ad Detaljregulering 2019001 « Ny fastlandsforbindelse fra Færder».

/ (67)

Kommunestyret i Færder vedtok 6 sept 2023 å gjennomføre denne planen.

Jeg vil herved klage på denne avgjørelsen med følgende argumenter :

- 1) Den planlagte fastlandsforbindelsen innebærer et massivt inngrep i naturen som ikke kan reverseres. Det er ikke gjennomført noen konsekvensanalyse hva prosjektet vil påføre natur og miljø.
- 2) Vår landbruksminister Geir Pollestad har uttalt at norske kommuner nå må skjerme inngrep som beslaglegger verdifull matjord. 75 dekar jordbruksareal vil bli permanent omdisponert.
- 3) Den foreliggende planen vil ikke løse trafikk problematikken i kommunen. Den er basert på gamle og lite troverdige analyser.
- 4) Kostnads overslaget for hele prosjektet er allerede betydelig overskredet og vil øke ytterligere. Dette er feil bruk av ressurser i en dyrtid som vårt samfunn opplever i dag. I tillegg vil utgifter til bompenger bli en betydelig sum som husholdningene må forholde seg til.
- 5) Ca 120 eiendommer vil bli påvirket av støy og 30 boliger må rives. Vår eiendom på Rambergåsen vil bli sterkt påvirket av broen. Vi får overhodet ingen kompensasjon for verditap og vet heller ikke hva som skjer med huset ifbm sprengning av tunnel og andre byggearbeider. Dette gjelder selvfølgelig ikke bare vår eiendom, men også alle andre i nærliggende områder for hele prosjektet.

Hvilke endringer vil jeg ønske i stedet for denne planen?

- 1) Ny utredning av Øst alternativet og Vestfjord forbindelsen basert på oppdaterte og ikke manipulerede / planlagte føringer. Kostnads overslag som er demokratiske i sin utredning og i tillegg basert på flere aktører. Ref. den tidligere konseptvalgutredningen fra Færder som ble tilsidesatt av særinteresser.
- 2) Ny analyse om trafikk grunnlag og en grundig utredning av kollektiv trafikken i Færder og de omkringliggende kommuner. Vi må se fremover og være radikale i planleggingen og ikke bygge infrastrukturer som vil generere større biltrafikk i fremtiden.
- 3) Det er viktig å tenke på hva vi overlater til yngre generasjoner. Færder skal være en tiltrekkende og miljøvennlig kommune å bo i. Med den største inngripen i natur og miljø noen gang, vil vi ødelegge dette for all fremtid.

Med vennlig hilsen,


Jon A. Andresen

forvaltningsloven § 27 b.

Klage til Sivilombudet

Hvis du mener du har vært utsatt for urett fra den offentlige forvaltnings side, kan du klage til Sivilombudet.

Sivilombudet kan ikke selv endre vedtaket, men kan gi sin vurdering av hvordan den offentlige forvaltning har behandlet saken, og om det er gjort eventuelle feil eller forsømmelser.

Særlige opplysninger

Gjelder Detaljregulering 2019001 » Ny fastlandsforbindelse fra Færder»

Klage på vedtak ad Detaljregulering 2019001 « Ny fastlandsforbindelse fra Færder».

Kommunestyret i Færder vedtok 6 sept 2023 å gjennomføre denne planen.

Jeg vil herved klage på denne avgjørelsen med følgende argumenter :

1. Landbruksminister Geir Pollestad har uttalt at norske kommuner nå må skjerme inngrep som beslaglegger verdifull matjord. Med den planlagte nye fastlandsforbindelsen fra Færder vil 75 dekar jordbruksareal bli permanent omdisponert.
2. Den planlagte fastlandsforbindelsen innebærer et massivt inngrep i naturen som ikke kan reverseres. Det er ikke gjennomført noen konsekvensanalyse hva prosjektet vil påføre natur og miljø.
3. Kostnads overslaget for hele prosjektet er allerede betydelig overskredet og vil øke ytterligere. Dette er feil bruk av ressurser i en dyrtid som vårt samfunn opplever i dag. I tillegg vil utgifter til bompenger bli en betydelig sum og økonomisk belastning for alle, men særlig småbarnsfamilier.
4. Jeg mener den foreliggende planen vil ikke løse trafikk problemene i kommunen. Den er basert på gamle og lite troverdige analyser
5. Ca 120 eiendommer vil bli påvirket av støy og 30 boliger må rives. Vår eiendom på Rambergåsen vil bli sterkt påvirket av broen. Nabohuset skal rives og utgang/inngang til tunell er rett syd for oss Vi får overhodet ingen kompensasjon for verditap og vet heller ikke hva som skjer med huset ifbm sprengning av tunnel og andre byggearbeider. Vi har ikke fått troverdig informasjon om hva det faktisk vil innebære for vår tomt/hus. Dette gjelder selvfølgelig ikke bare vår eiendom, men også alle andre i nærliggende områder.
6. Et 20 meters høyt luftetårn i Teieskogen vil bestemt påvirke planteriket, dyr og folk i nærmiljøet negativt.

| | |
|--|--|
| (1) Avsender <i>Ummik Andersen</i> | Melding om rett til å klage over forvaltningsvedtak (Forvaltningslovens § 27 tredje ledd) (2) Dato |
| (3) Mottaker Færder kommune | (4) Klageinstans Statsforvalteren i Vestfold og Telemark |
| Denne meldingen gir viktige opplysninger hvis du ønsker å klage på et vedtak du har fått underretning om. | |
| Klagerett | Du kan ha rett til å klage på vedtaket, jf. forvaltningsloven § 28. |
| Hvem kan du klage til? | Klagen sender du til kommunen. Hvis kommunen ikke tar klagen til følge, sendes den videre til klageinstansen for endelig avgjørelse. Klageinstansen vil selv underrette om sitt vedtak. |
| Klagefrist | Klagefristen er tre uker fra du har mottatt vedtaket, jf. forvaltningsloven § 29. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt før fristen går ut. Dersom du klager for sent, kan kommunen avvise klagen. Du kan søke om å få forlenget fristen. Dette betinger grunnlagt søknad til kommunen før klagefristen går ut. |
| Rett til å kreve begrunnelse | Dersom du mener kommunen ikke har begrunnet vedtaket, kan du kreve begrunnelse før fristen går ut. Ny klagefrist blir da regnet fra den dagen du mottar begrunnelse. |
| Innholdet i klagen | Det må presiseres: - hvilket vedtak det klages på - årsaken til at det klages - den eller de endringer som ønskes - eventuelt andre opplysninger som kan ha betydning for vurderingen av klagen. Klagen må undertegnes og dateres. |
| Utsetting av gjennomføringen av vedtaket | Et vedtak kan normalt iverksettes så snart det er fattet. Du kan imidlertid anmode om å få utsatt gjennomføringen av vedtaket til klagefristen er ute eller til klagen er avgjort, jf. forvaltningsloven § 42. |
| Rett til å se saksdokumentene | Med visse begrensninger har du rett til å se dokumentene i saken, jf. offentleglova § 3. Kommunen har åpen innsynsløsning via kommunens hjemmesider. |
| Kostnader ved klagesaken | Du kan søke om å få dekket utgifter til nødvendig advokathjelp etter reglene om fritt rettsråd. Vanligvis gjelder visse inntekts- og formuesgrenser. Statsforvalteren eller din advokat kan gi nærmere opplysninger om dette. Hvis vedtaket er blitt endre til din fordel, kan du etter forvaltningsloven ha krav på å få dekket vesentlige kostnader som har vært nødvendige for å få endret vedtaket. Klageinstansen vil kunne orientere deg om retten til å kreve slik dekning. |
| Adgang til søksmål | Eventuelt søksmål om gyldigheten av forvaltningsvedtaket eller krav om erstatning som følge av vedtaket kan ikke reises uten at adgangen til å klage over vedtaket er benyttet, og at klagen er avgjort av den høyeste klageinstans som står åpen, jf. |

Hvilke endringer vil jeg ønske i stedet for denne planen?

1) Ny utredning av Øst alternativet og Vestfjord forbindelsen basert på oppdaterte og ikke manipulerede / planlagte føringer. Kostnads overslag som er demokratiske i sin utredning og i tillegg basert på flere aktører. Ref. den tidligere konseptvalgutredningen fra Færder som ble tilsidesatt av særinteresser.

2) Ny analyse om trafikk grunnlag og en grundig utredning av kollektiv trafikken i Færder og de omkringliggende kommuner. Vi må se fremover og være radikale i planleggingen av bla kollektiv transport der hvor folk bor, hvor de skal transporteres og ikke bygge infrastrukturer som vil generere større biltrafikk i fremtiden.

3) Det er viktig å tenke på hva vi overlater til yngre generasjoner. Færder skal være en tiltrekkende og miljøvennlig kommune å bo i. Med den største inngripen i natur og miljø noen gang, vil vi ødelegge dette for all fremtid.

Med vennlig hilsen,



Unni Kuhnle Andresen



Naturvernforbundet i Tønsberg og Færder

Tønsberg 27. oktober 2023

Til Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

Klage på vedtak av detaljregulering nr. 2019001 – Ny fastlandsforbindelse fra Færder (KS-sak Færder kommune 081/23)

Innledning

Naturvernforbundet i Tønsberg og Færder klager med dette på vedtaket av reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse fra Færder. Vi mener at virkningene av planen er i strid med miljømålene i KVV, kommunedelplanen og reguleringsplanen selv. I tillegg fører planen til et stort tap av jordbruksjord og det er uavklarte spørsmål knyttet til virkningene for Ilene naturreservat og for hvor overskuddsmassene skal føres. Vedtaket av planen er fattet på mangelfullt grunnlag.

Naturvernforbundet har klagerett. Vi har engasjert oss i saken i alle planstadiene, og saken er relevant for vår organisasjons formål.

Bakgrunn for klagen

Planen bryter med egne miljømål og vedtatte miljømål i KVV og kommunedelplan

Følgende hovedmål finner vi i reguleringsplanen. Tilsvarende mål finnes i kommunedelplanen og i KVV:

«Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme 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.»

De to andre hovedmålene for fastlandsforbindelsen handler om samfunnssikkerhet og effektiv transport.

Nedenfor viser vi, på grunnlag av opplysninger i plandokumentene, at denne planen ikke fører til

- redusert klimagassutslipp
- mer miljøvennlig reisemiddelfordeling

Vi viser også til at planen er sterkt skadelig for matproduksjonen og for naturmangfoldet.

Klimagassutslippet øker

Det totale utslippet av klimagasser fra prosjektet er beregnet til 93 944 tonn CO₂-ekvivalenter. Det tilsvarer et halvt års utslipp av klimagasser fra Tønsberg kommune fratrukket utslippet fra oljeraffineriet på Slagentangen.

Økt klimagassutslipp i en avgrenset periode kan forsvares hvis det fører til redusert klimagassutslipp deretter. Men vi finner ikke noen opplysninger som tyder på at planen fører til redusert klimagassutslipp. Det vi finner i planbeskrivelsen er følgende:

Dagens trafikk over Kanalbrua er 31 500 ÅDT (årsdøgntrafikk, gjennomsnittlig antall biler i døgnet, begge veier). Med ny fastlandsforbindelse vil trafikken over Kanalbrua være 22 500 ÅDT i tillegg til 14 400 ÅDT over den nye brua, altså til sammen 36 900 ÅDT. Dette med en bomtakst på 20 kroner.

Uten bompenger vil trafikken naturligvis øke ytterligere.

Fastlandsforbindelsen fører altså ikke til redusert klimagassutslipp og mer miljøvennlig reisemiddelfordeling. Den fører til økt biltrafikk. Stikk i strid med hovedmålet. At en økt andel av bilene er null-utslippsbiler kan ikke godskrives prosjektet.

Hvordan reguleringsplanen virker på reisemiddelfordelingen, finner vi ingen informasjon om. Det er kritikkverdig, all den tid det er fastsatt mål om økt andel reiser med buss, sykkel og gange. Vi vil også bemerke at KVUen hadde mål om å øke andelen reiser med kollektivtrafikk, sykkel og gange til 50%, mens verken kommunedelplanen eller reguleringsplanen har noe tallfestet mål.

I høringsinnspillet vårt pekte vi på manglende sammenheng mellom plandokumentenes miljømål og virkningene av planforslaget. Forslagsstilleren har ikke svart direkte på innspillet vårt (merknadsrapport, vedlegg til kommunestyrets sak). Svaret er at det er Bypakka «*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.*»

Dette bekrefter det vi har pekt på. Forslagsstilleren kan fortsatt ikke vise hvordan miljømålene for planarbeidet skal nås. Det går ikke an å peke på «*pakken som helhet*» når det i kommunedelplanen og reguleringsplanen er satt klare miljømål for den nye fastlandsforbindelsen.

Det må svært omfattende tiltak til for å klare å endre reisemiddelfordelinga i favør av kollektivtrafikk, sykkel og gange når planarbeidet legger til rette for økt veikapasitet for personbiltransport. Trafikforskning viser entydig at økt veikapasitet i byområder fører til økt biltrafikk.

Tap av dyrka jord

I planbeskrivelsen er det ikke informert om hvor mye jord som går tapt med denne reguleringsplanen. For å finne svar på det, har vi måttet lete i den foreløpige matjordplanen. Der finner vi at 66 dekar fulldyrka jord blir permanent omdisponert til veianlegg. 98 dekar skal bli midlertidig omdisponert, det vil si bli brukt til riggområder og lager for jorddranker.

Erfaring fra mange utbyggingsprosjekter viser at midlertidig arealbeslag svært ofte fører til varig redusert matproduksjon. Flytting av jord til andre steder gjennom en såkalt matjordplan kan ivareta noe av produksjonspotensialet, men erfaring viser at det ikke er mulig å ivareta på langt nær hele produksjonspotensialet.

Med 66 dekar nedbygd jord i tillegg til rigg og lager på 98 dekar, blir dette trolig den største omdisponeringa av fulldyrka jord i Vestfold på lang tid. Dertil kommer at det ennå ikke er laget en ferdig matjordplan som viser hvordan forslagsstilleren vil forsøke å redusere tapet av produksjonsevne.

Det er alvorlig i ei tid hvor vi veit at det år for år blir vanskeligere å dyrke mat. FNs klimapanel har vist at matproduksjonen i verden vil synke, og vi har allerede sett tendenser til det i flere år. Ekstremvær rammer matproduksjonen nesten årlig på alle kontinenter.

Dessuten vil denne planen, som vi tidligere har pekt på, føre til økt belastning på Semslinna og Jarlsberglinna. Når den totale mengden biltrafikk øker, blir derfor den indirekte virkningen av planen at både Semslinna og Jarlsberglinna blir foreslått utvidet til 4 felt. Dermed må vi regne med et mer enn fordoblet jordtap.

I forslagsstillerens svar til våre merknader om dette, er det lagt vekt på at *«det er utarbeidet matjordplan som beskriver dette.»* I og med at matjordplanen ikke er ferdig, stemmer ikke dette svaret.

Mangler plan for overskuddsmasser

Det er fortsatt ingen planer for hvor overskuddsmassene skal fraktes. Frakt av disse vil medføre et stort klimagassutslipp. Å finne plass til slike store massemengder uten at det går ut over både landskap, produksjonsevne for skog og mat og naturmangfold er så å si umulig. Det er derfor et demokratisk problem at reguleringsplanen godkjennes før disse planene er laget.

Dessuten, når man foreløpig ikke veit hvor overskuddsmassene skal fraktes, må klimagassregnskapet være tuftet på antakelser. Det kan med andre ord vise seg en stor «sprekk» i klimagassbudsjettet når fastlandsforbindelsen skal bygges.

Virkning på fuglelivet i Ramsarområdet Ilene

I høringsuttalelsene våre har vi pekt på virkningene på Ilene naturreservat. I svaret fra forslagsstilleren til siste høringsuttalelse ser vi følgende: *«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.»*

Svaret er i strid med forslagsstillerens fagrapport om naturmangfold hvor det står at *«Brua bygges i en av korridorene for innseiling av fugler som skal til/fra Ilene naturreservat. Ilene naturreservat ligger i hovedledelinjen for fugl som trekker langs vestsiden av Oslofjorden (Holtung m.fl. 2017). Brukonstruksjoner, reisverk med wire m.m. vil kunne føre til forstyrrelser og kollisjon for fugl som trekker/forflytter seg inn Vestfjorden. Det er stor usikkerhet til graden av alvorlighet ny bru vil ha for trekkende fugl. Påvirkningsvurderingen baserer seg på arbeid gjort i KDP-fase.»*

Stor usikkerhet, det vil si mangel på kunnskap, skal i tråd med naturmangfoldlovens § 9 medføre at føre var-prinsippet får gjelde. Det vil si at brua ikke bygges. Alternativet er å framskaffe mer

kunnskap. Å vedta en reguleringsplan på manglende kunnskapsgrunnlag er ikke i tråd med naturmangfoldlovens §§ 8 og 9. Vi ser også at forslagsstilleren påstand om trekkrutene ikke stemmer med opplysningene i naturmangfoldrapporten.

I likhet med mangelen på matjordplan og plan for hvor overskuddsmassene skal fraktes, ser vi igjen at planen er vedtatt til tross for stor mangel på delplaner og opplysninger. Vi kan ikke godta at dette temaet utsettes til «*videre planlegging*». Videre planlegging vil ikke være gjenstand for verken politiske vedtak eller høring. Det betyr at forslagsstilleren ikke gir samfunnet mulighet til å påvirke denne planlegginga selv om den berører et våtmarksreservat av internasjonal betydning.

Hule eiker

Planen fører til at fire - fem hule eiker må felles. Det er positivt at antallet er redusert fra åtte, men fire til fem er fortsatt negativt, særlig for et prosjekt som viser seg å ikke ha positive virkninger for klimaet, matjorda eller naturmangfoldet andre steder. I fagrapporten om naturmangfold er felling av disse eikene beskrevet som «*svært negativt for naturmangfoldet*».

Ingen reell vurdering etter naturmangfoldlovens §§ 8 – 12

I saken som ble lagt fram for kommunestyret, er det ikke gjennomført en konkret vurdering i tråd med naturmangfoldlovens §§ 8 – 12. Det er bare vist til forslagsstilleren påstander.

Om nml § 8 (kunnskapsgrunnlaget) og § 9 (føre var-prinsippet) hevdes det at det foreligger nok kunnskap selv om naturmangfoldrapporten til prosjektet slår fast at det er stor usikkerhet om alvorlighetsgraden for Ilene naturreservat, et Ramsarområde.

Om nml § 10 (samlet påvirkning) finner vi følgende: «*I «Fagrapporten Naturmangfold» er ingen av de negative påvirkningene prosjektet har blitt vurdert til å overstige tålegrensen til arter og naturtyper etter naturmangfoldlovens §§ 4 og 5.*»

Naturmangfoldlovens § 12 krever at endret lokalisering og teknikker benyttes dersom det er nødvendig for å unngå betydelig skade på naturmangfoldet. I saken som ble lagt fram for kommunestyret står det ingen ting om denne problemstillingen i vurderingen av nml § 12.

Jamfør nml §§ 11 og 12 skal utbyggeren bekoste og gjennomføre nødvendige avbøtende tiltak. Men det står ikke noe om hvordan forslagsstilleren vil bøte på den svært alvorlige skaden som forårsakes når 4 – 5 hule eiker må felles eller for å senke faren for betydelig skade på Ilene naturreservat. Det er bare vist til en uforpliktende setning i naturmangfoldrapporten: «*I «Fagrapporten Naturmangfold» står det at kostnadene ved miljøforringelse dekkes av tiltakshaver og synliggjøres i prosjektets ytre miljøplan. Kommunedirektøren anser at dette blir ivaretatt.*» Vi finner ingen «*ytre miljøplan*» i vedleggene til kommunestyrets sak.

Vurderingene etter nml §§ 8 – 12 er summariske, tendensiøse og ikke konkrete.

Når målene ikke nås, må virkemidlene endres

KVU, kommunedelplanen og reguleringsplanen inneholder mål om redusert klimagassutslipp og mer miljøvennlig reisemiddelfordeling. Men reguleringsplanen fører derimot til økt biltrafikk og alvorlig skade på naturmangfoldet samt fare for alvorlig skade på Ilene naturreservat som er et Ramsarområde.

Naturvernforbundet har i mange år påpekt denne konflikten, både muntlig og skriftlig på møter i prosessen med KVVU og i høringsuttalelsene vi har skrevet til alle planstadiene. Vi har også laget en rapport som viser hvordan en samfunnssikker og miljøvennlig fastlandsforbindelse kan realiseres. Rapporten heter «Rask og miljøvennlig». Den er vedlagt denne klagen til informasjon.

Oppsummering av klagen

Naturvernforbundet i Tønsberg og Færder klager på vedtaket.

Vedtaket om å godkjenne reguleringsplanen er i strid med miljømålene i KVVU, kommunedelplanen og reguleringsplanen. Planen fører til økt klimagassutslipp og fører ikke til bedret reisemiddelfordeling i favør kollektiv, sykkel og gange. Det er ikke tilstrekkelig å vise til at dette skal løses på andre måter i regi av Bypakka uten å konkret vise hvordan. Etter mange års planlegging må vi kunne forvente at reguleringsplanen er i tråd med miljømålene.

Vedtaket om å godkjenne reguleringsplanen er fattet til tross for alvorlige mangler på opplysninger: Det mangler opplysninger om effekten på reisemiddelfordeling, hvor overskuddsmassene skal fraktes og deponeres, matjordplanen er ikke ferdig og det mangler planer for hvordan negative effekter på det internasjonalt viktige Ramsarområdet Ilene naturreservat skal unngås.

Vedtaket er i strid med naturmangfoldlovens §§ 8 og 9 da det mangler opplysninger om virkningene for Ramsarområdet Ilene naturreservat. Vedtaket er videre basert på summariske vurderinger etter nml §§ 8 – 12.

Konklusjonen vår er at reguleringsplanen må oppheves da den ikke legger grunnlag for å nå målene for planlegginga.

Ny planlegging må gjennomføres, og denne gangen må den skje i tråd med målene om redusert klimagassutslipp og endret reisemiddelfordeling i favør av kollektiv, sykkel og gange. Regjeringens jordvernmål, hensynet til naturmangfoldet og til landskapet som skal motta masseoverskuddet må også være førende.

Med hilsen

Øyvind Johnsen

Leder for Naturvernforbundet i Tønsberg og Færder

4 (71)

Fra: Sonja Rønningen sonja.rnningen <sonja.rnningen@sf-nett.no>
Sendt: fredag 27. oktober 2023 18:37
Til: #Færder Kommune postmottak; #Tønsberg Postmottak
Emne: Klage på ny fastlandsforbindelse fra Færder med planid 2019001

Vi klager på planvedtaket "Ny fastlandsforbindelse fra Færder" med planid 2019001 som ble vedtatt 06.09.23 med begrunnelse i at planen er mangelfullt utredet og at planen må kjennes ugyldig som følge av det.

Mvh
Sonja og Terje Rønningen

5 (72)

Fra: gjevidar@online.no
Sendt: fredag 27. oktober 2023 19:07
Til: #Færder Kommune postmottak
Kopi: #Tønsberg Postmottak; sftvpost@statsforvalteren.no
Emne: Klage på «Ny fastlandsforbindelse fra Færder» med planid. 2019001

Klage på «Ny fastlandsforbindelse fra Færder» med planid. 2019001

Jeg klager på planvedtaket «Ny fastlandsforbindelse fra Færder» med planid. 2019001 som ble vedtatt 06.09.23 med begrunnelse i at planen er mangelfullt utredet og at planen må kjennes ugyldig som følge av det.

To hensyn er ikke ivaretatt.

Det ene er at ungdom ikke er informert om tiltaket og konsekvensene av dette. Det er føringer for dette i ny lov av 2019, og intensjonen er ikke ivaretatt. Det er mange andre muligheter til plassering enn på en badeplass, og ungdommen er ikke informert og hørt om konsekvensene av dette.

Det andre er nasjonale føringer på bruk av strandsone og spesielt bruk av badeplass. Jeg var i kontakt med daværende statsråd Bart Eide, og han ville at jeg skulle klage til statsforvalteren. Det å plassere en gigantisk motorveibru på Ramberg badeplass kan ikke statsforvalteren passere, og det er billigere løsninger som kan ivareta bypakkens mål, og som ikke ødelegger eller bygger ut en badeplass.

Med hilsen
Vidar Gjelstad
Stalsbergveien 23
3128 Nøtterøy

6 (73)

Fra: Torill Roselin <torill.roselin@googlemail.com>
Sendt: lørdag 28. oktober 2023 10:23
Til: #Færder Kommune postmottak

Klage på planvedtaket ny fastlandsforbindelse fra Færder 2019001

Vi klager på planvedtaket «Ny fastlandsforbindelse fra Færder» med planid. 2019001 som ble vedtatt 06.09.23 med begrunnelse i at planen er mangelfullt utredet og at planen må kjennes ugyldig som følge av det.

Med hilsen
Torill A. Roselin og
Magnus Farstad Hansen
Gamleveien 50
3121 Nøtterøy

7 (74)

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark
Grev Wedelsgt. 1
3111 Tønsberg

Klage på ny fastlandsforbindelse fra Færder med planid. 2019001

Vi klager på planvedtaket "Ny fastlandsforbindelse fra Færder" med planid. 2019001 som ble vedtatt 06.09.23 med begrunnelse i at planen er mangelfullt utredet og at planen må kjønes ugyldig som følge av det.

Nøtterøy, 29.10.2023

for Brattbakken 1 AS



Arild Bergum Hansen
Styreleder

8 (75)

Bent Terje Andersen
Ørav 2
3140 NØTTERØY
beteran190@gmail.com
95788370

30.10.2023

817263992
FÆRDER KOMMUNE
Postboks 250
3163 NØTTERØY

Klage på ny fastlandsforbindelse fra Færder plan id. 2019001

Vi klager på planvedtaket ny fastlandsforbindelse fra Færder med plan id.2019001 som ble vedtatt 06.09.23 med begrunnelse i at planen er mangelfullt utredet og at planen må kjennes ugyldig som følge av det.

Borgheim 30.10.23
Else S Andersen
Bent T Andersen

9 (76)

Fra: Grethe <g-sem1-b@online.no>
Sendt: mandag 6. november 2023 09:17
Til: #Færder Kommune postmottak
Emne: Klage på "Ny fastlandsforbindelse fra Færder" med planid. 2019001

Jeg klager på planvedtaket «Ny fastlandsforbindelse fra Færder» med planid 2019001 som ble vedtatt 06.09.23 med begrunnelse i at planen er mangelfullt utredet, og at planen må kjennes ugyldig som følge av det.

Med hilsen
Grethe Behrens
Kirkeveien 55, 3121 Nøtterøy

10 (77)

19/2479

10 NOV 2023

(1) Avsender
AGE ULLMANN OG
BENT-ERIK BENTZEN
RAVNVEIEN 16
3128 FÆRDER

Melding om rett til å klage **10 NOV. 2023**
forvaltningsvedtak
(Forvaltningslovens § 27 tredje ledd)

(2) Dato
02.11.23

(3) Mottaker
Færder kommune

(4) Klageinstans
Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

Denne meldingen gir viktige opplysninger hvis du ønsker å klage på et vedtak du har fått underretning om.

Klagerett Du kan ha rett til å klage på vedtaket, jf. forvaltningsloven § 28.

Hvem kan du klage til? Klagen sender du til kommunen. Hvis kommunen ikke tar klagen til følge, sendes den videre til klageinstansen for endelig avgjørelse. Klageinstansen vil selv underrette om sitt vedtak.

Klagefrist Klagefristen er tre uker fra du har mottatt vedtaket, jf. forvaltningsloven § 29. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt før fristen går ut. Dersom du klager for sent, kan kommunen avvise klagen. Du kan søke om å få forlenget fristen. Dette betinger grunnlagt søknad til kommunen før klagefristen går ut.

Rett til å kreve begrunnelse Dersom du mener kommunen ikke har begrunnet vedtaket, kan du kreve begrunnelse før fristen går ut. Ny klagefrist blir da regnet fra den dagen du mottar begrunnelse.

Innholdet i klagen Det må presiseres:
- hvilket vedtak det klages på
- årsaken til at det klages
- den eller de endringer som ønskes
- eventuelt andre opplysninger som kan ha betydning for vurderingen av klagen.

Klagen må undertegnes og dateres.

Utsetting av gjennomføringen av vedtaket Et vedtak kan normalt iverksettes så snart det er fattet. Du kan imidlertid anmode om å få utsatt gjennomføringen av vedtaket til klagefristen er ute eller til klagen er avgjort, jf. forvaltningsloven § 42.

Rett til å se saksdokumentene Med visse begrensninger har du rett til å se dokumentene i saken, jf. offentleglova § 3. Kommunen har åpen innsynsløsning via kommunens hjemmesider.

Kostnader ved klagesaken Du kan søke om å få dekket utgifter til nødvendig advokathjelp etter reglene om fritt rettsråd. Vanligvis gjelder visse inntekts- og formuesgrenser, Statsforvalteren eller din advokat kan gi nærmere opplysninger om dette. Hvis vedtaket er blitt endret til din fordel, kan du etter forvaltningsloven ha krav på å få dekket vesentlige kostnader som har vært nødvendige for å få endret vedtaket. Klageinstansen vil kunne orientere deg om retten til å kreve slik dekning.

Adgang til søksmål Eventuelt søksmål om gyldigheten av forvaltningsvedtaket eller krav om erstatning som følge av vedtaket kan ikke reises uten at adgangen til å klage over vedtaket er benyttet, og at klagen er avgjort av den høyeste klageinstans som står åpen, jf.

1823 L

182#1263-5395756e-82f3-4a31-b552-5a9a967dbd65:5



forvaltningsloven § 27 b.

Klage til Sivilombudet

Hvis du mener du har vært utsatt for urett fra den offentlige forvaltnings side, kan du klage til Sivilombudet.

Sivilombudet kan ikke selv endre vedtaket, men kan gi sin vurdering av hvordan den offentlige forvaltning har behandlet saken, og om det er gjort eventuelle feil eller forsømmelser.

Særlige opplysninger

VI KLAGER PÅ PLANVEDTAKET (NY FASTLANDSFORBINDELSE
FRA FÆRDER) MED PLANID 2019001 SOM BLE VEDTATT 06.09.23
MED BEGRUNNELSE I AT PLANEN MÅ KJENNES UGJYLDIG
SOM FØLGE AV DET.

INNSPILL FASTLANDSFORBINDELSEN

11 (78)

>23/08194 Ny fastlandsforbindelse fra Færder».

FRA EIKEVEIEN 39 C – D 3120 NØTTERØY

1. ØKONOMI.

Det bemerkes at boligene 39 c og d vil komme nærme den prosjekterte forbindelsen og vil falle betydelig i verdi:



Dette bør kompenseres direkte til eiere. Markeds verdien vil falle og vi forventer erstatning på dette.

2. Miljøet for boligene vil bli forverret i form av støy og sveve støv, både i anleggsperioden og ved ferdigstillelse av den nye forbindelsen. Det er etter det vi forstår beregnet å ta ut så mye masse at dette vil bli ca 90 000 billass .

Bilde under viser hvordan rundkjøring vil ligge rett utenfor 39 c og d.



Figur 5-10: Rundkjøringen på Kolberg binder sammen Kirkeveien til fastlandsforbindelsen.

Vi ber om en erstatning for dette og en forklaring på hvordan dette blir gjennomført i anleggsperioden og etter dens gjennomføring.

3. SETTESKADER I BOLIGER OG GRUNN.

Det kan oppstå sette skader på boligene da ingen

Vet hvordan grunnen vil reagere på bruken av maskiner og utakk av masser både i anleggsperioden og når den er ferdig stilt til bruk. Det bør gjøres en vurdering av dette før igangsettelse.

Bilde av adkomst:



4.MILJØVERN

Nærområdet vil bli betydelig skadet og 39 c og d har en flott alle med eiker som er meget gamle utenfor sine boliger som er en del av bomiljøet for boligene.

Se bilde:

Samlet sett vil prosjektet ha negativ påvirkning på naturmangfoldet av middels omfang, utenom syv hule eiker som må felles på Kolberg; dette er åpenbart svært negativt for naturmangfoldet. De største konfliktene er derfor negativ påvirkning på flere store 86 eiketrær (utvalgt naturtype), mindre inngrep i to bøkeskoger, indirekte påvirkning på Ilene naturreservat, og reduksjon i leveområdet til småsalamander.



Figur 4-2 Del av rekka med eiketrær i Eikeveien på Kolberg. Foto: CDWI AS

Naturvern er viktig og disse må ikke røres, det gjelder alle eiker i nærområdet.

Det bemerkes også plassering av Tårn i Teie skogen som vil berøre vårt friluftts område, dette vil bli meget skremmende for området og jeg vil gjerne ha svar på om dette er tillatt i forhold til miljøvern hensyn.

I det siste har det også kommet flere innspill på kvikk leire i vårt område, kan vi få tilsendt en rapport på dette.

Glitre Bolig sameie vil sende inn sine egne merknader på vegne av alle 44 enheter.

Denne er ført i penn av Knut Holstrøm på vegne av beboere i 39c Helgaseth og Holstrøm samt i 39d fam. Malvåg. (+ andre oppsittere mot Eikeveien)

(1) Avsender
Knut Holstrøm
Eikeveien 39c
3120

Melding om rett til å klage over forvaltningsvedtak

(Forvaltningslovens § 27 tredje ledd)

(2) Dato
09.11.23

(3) Mottaker

Færder kommune

(4) Klageinstans

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

Denne meldingen gir viktige opplysninger hvis du ønsker å klage på et vedtak du har fått underretning om.

| | |
|---|--|
| Klagerett | Du kan ha rett til å klage på vedtaket, jf. forvaltningsloven § 28. |
| Hvem kan du klage til? | Klagen sender du til kommunen. Hvis kommunen ikke tar klagen til følge, sendes den videre til klageinstansen for endelig avgjørelse. Klageinstansen vil selv underrette om sitt vedtak. |
| Klagefrist | Klagefristen er tre uker fra du har mottatt vedtaket, jf. forvaltningsloven § 29. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt før fristen går ut. Dersom du klager for sent, kan kommunen avvise klagen. Du kan søke om å få forlenget fristen. Dette betinger grunnlagt søknad til kommunen før klagefristen går ut. |
| Rett til å kreve begrunnelse | Dersom du mener kommunen ikke har begrunnet vedtaket, kan du kreve begrunnelse før fristen går ut. Ny klagefrist blir da regnet fra den dagen du mottar begrunnelse. |
| Innholdet i klagen | Det må presiseres: <ul style="list-style-type: none">- hvilket vedtak det klages på- årsaken til at det klages- den eller de endringer som ønskes- eventuelt andre opplysninger som kan ha betydning for vurderingen av klagen. Klagen må undertegnes og dateres. |
| Utsetting av gjennomføringen av vedtaket | Et vedtak kan normalt iverksettes så snart det er fattet. Du kan imidlertid anmode om å få utsatt gjennomføringen av vedtaket til klagefristen er ute eller til klagen er avgjort, jf. forvaltningsloven § 42. |
| Rett til å se saksdokumentene | Med visse begrensninger har du rett til å se dokumentene i saken, jf. offentleglova § 3. Kommunen har åpen innsynsløsning via kommunens hjemmesider. |
| Kostnader ved klagesaken | Du kan søke om å få dekket utgifter til nødvendig advokathjelp etter reglene om fritt rettsråd. Vanligvis gjelder visse inntekts- og formuesgrenser. Statsforvalteren eller din advokat kan gi nærmere opplysninger om dette. Hvis vedtaket er blitt endre til din fordel, kan du etter forvaltningsloven ha krav på å få dekket vesentlige kostnader som har vært nødvendige for å få endret vedtaket. Klageinstansen vil kunne orientere deg om retten til å kreve slik dekning. |
| Adgang til søksmål | Eventuelt søksmål om gyldigheten av forvaltningsvedtaket eller krav om erstatning som følge av vedtaket kan ikke reises uten at adgangen til å klage over vedtaket er benyttet, og at klagen er avgjort av den høyeste klageinstans som står åpen, jf. |

forvaltningsloven § 27 b.

Klage til Sivilombudet

Hvis du mener du har vært utsatt for urett fra den offentlige forvaltnings side, kan du klage til Sivilombudet.

Sivilombudet kan ikke selv endre vedtaket, men kan gi sin vurdering av hvordan den offentlige forvaltning har behandlet saken, og om det er gjort eventuelle feil eller forsømmelser.

Særlige opplysninger

Kan ikke se å ha mottatt svar på tidligere klage på som ble sendt inn før behandling 06.09.23.

Ligger som vedlegg.

Videre ber jeg regelulingswplan nr 081/23 sak 2019001 Denne må annulleres.

Fra: Grindløkken Borettslag <grindlokken@styrerommet.no>
Sendt: fredag 10. november 2023 14:56
Til: #Færder Kommune postmottak
Emne: Klage på "Ny fastlandsforbindelse fra Færder" med planid. 2019001

Klage på planvedtaket «Ny fastlandsforbindelse fra Færder».

Grindløkken Borettslag består av seks firemannsboliger. Husene i Bekkeveien og Kløverveien ligger helt inntil traséen til den vedtatte fastlandsforbindelsen, og huset i Søndre Løkkevei ligger i parallell gaten. Huset i Kolleveien ligger på Kolberg i nærheten av den planlagte tunnelåpningen og husene i Øvre Fjellvei har Teieskogen som nærmeste nabo. Så borettslaget er direkte berørt på alle mulige måter.

På vegne av alle beboerne i borettslaget klager vi på planvedtaket «Ny fastlandsforbindelse fra Færder» med planid. 2019001 som ble vedtatt 06.09.23 med begrunnelse i at planen er mangelfullt utredet og at planen må kjennes ugyldig som følge av dette.

Dette gjelder blant annet utredning ift miljødeleggelser både på land og i fjorden, innvirkning prosjektet har på matjord, innvirkning på landskapsbildet, usikkerhet ift kvikkleiren og tid/ekstrakostnader knyttet til dette (ref. jernbaneutbyggingen i Moss), og kostnader knyttet til fjerning av overskuddsmasser fra tunnel.

Vi er ikke mot en ny fastlandsforbindelse, men den vedtatte løsningen er etter vår mening den dårligste løsningen både med tanke på kostnader og miljødeleggelser.

Det høres veldig flott ut når det i merknadsrapporten til Bypakke Tønsberg-regionen stadig nevnes at den vedtatte fastlandsforbindelsen Kolberg-Ramberg-Smørberg rangeres best eller høyt oppe blant alle de 7 alternativene. Best ift vern av naturmangfoldet og nest best ift påvirkning av landskapsbildet. Men det er ingen av de 7 alternativene de viser til som er spesielt bra for noen av delene.

Vi finner det merkelig at hverken Vestfjordsforbindelsen Borgheim-Stokke eller parallell bro over Kanalen (øst-alternativet) er en del av alternativene som blir vurdert. De har ikke engang blitt utredet skikkelig.

I merknadsrapporten til Bypakke Tønsberg-regionen står det som begrunnelse på at disse alternativene ble «silet ut» at Vestfjordforbindelsen kommer dårligst ut ift både ikke-prissatte virkninger og klimagassutslipp (s.17) og at Øst-korridoren har lavest investeringskostnader, men kommer mindre godt ut på ikke-prissatte konsekvenser, risiko og sårbarhet, og måloppnåelse (s.18). Hva baserer de denne informasjonen på når alternativene ikke har blitt ordentlig utredet?

Når ikke-prissatte temaer Bypakke Tønsberg-regionen viser til i tabellen sin er landskapsbildet, bomiljø, friluftsliv, naturmangfold, kulturmiljø, naturressurser (landbruk) og bymiljø høres jo denne begrunnelsen veldig merkelig ut.

Normal fornuft ville jo konkludert med at alternative løsninger som ikke rager med høye brotårn, ikke jevner 30 hus med jorden, ikke har tunneler som slipper tunnelvaskevann ut i naturen (35 % av nitrogenet er fortsatt i vannet etter rens), ikke har luftetårn fra tunnel midt inne i en skog med et stort dyre-, plante- og friluftsliv, og som ikke legger traséen i urørt terreng men heller bruker allerede eksisterende vei i stor grad, ville blitt rangert høyere både med tanke på landskapsbildet, friluftsliv, bomiljø, naturressurser (landbruk) og å bevare naturmangfoldet.

At det ikke er gjennomført en egen utredning som omhandler luftetårnets påvirkning på plante- og dyreliv i Teieskogen er foruroligende. Det samme er ødeleggelsen av dyrket mark og mangfoldet av liv det er i den. Dette gjelder både jord som blir liggende i traséen og jord som blir midlertidig flyttet på. At etableringen av broen vil komme i konflikt med innflyvning for en rekke fuglearter som skal til/fra Ilene naturreservat bør også vektlegges og utredes mer. Spesielt med tanke på at et av prosjektets effektmål er å ivareta Ramsar-områdene.

Alt i alt syns vi det er bekymringsfullt mye Bypakke Tønsberg-regionen mener er «en akseptabel konsekvens sett i sammenheng med samfunnsnyttan av prosjektet».

Bypakke Tønsberg-regionen sine mest brukte argumenter for den vedtatte løsningen er at «en ny bru skal gi en samfunns sikker vei til øyene, og samtidig avlaste Tønsberg sentrum og Teie for biltrafikk (bypakketonsbergregionen.no). Vi mener det førstnevnte ikke er et godt nok argument og at sistnevnte ikke blir oppnådd i stor grad.

I følge FylkesROS 2020 er veien til øyene i dag samfunns sikker, og i merknadsrapporten til Bypakke Tønsberg-regionen (pkt 2.6.8 Veikapasitet) står det følgende;

«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».

Her sier de jo selv at Færder kommune og dens innbyggere skal betale i dyre dommer både økonomisk og miljømessig for at kø-situasjonen gjennom Tønsberg skal bli helt lik som den er i dag! Altså har prosjektet ingen stor nytteverdi.

Med bakgrunn i dette mener vi i Grindløkken Borettslag at prosjektet ikke har blitt utredet nok til å kunne rettferdiggjøre de store irreversible ødeleggelserne prosjektet vil påføre både mennesker, dyr og planteliv.

Mvh

Styret i Grindløkken Borettslag

13 (80)

Fra: Lene Brataas <lenebrataas@hotmail.com>
Sendt: søndag 12. november 2023 16:24
Til: #Færder Kommune postmottak
Emne: Klage vedrørende ny reguleringsplan

Hei

Viser til den nye reguleringsplanen for ny fastlandsforbindelse.

Vi ser at dere fortsatt vil erverve noe av tomten vår. Det er satt opp 109 m2 midlertidig erverv og 1 m2 permanent erverv.

Det arealet dere vil erverve tilsvarer hele innkjørselen vår og da vår tilgang til inngangsparti, parkering, ladestasjon for bil, garasje med bod og bod ved østsiden av huset.

Vi ser at det er tatt noe hensyn til vår forrige klage ettersom snuhammeren er blitt flyttet litt på, men dere vil ifølge den nye planen likevel erverve areal og vi vil da henvise til vår forrige klage hvor vi tok opp dette temaet.

Vi vil som sagt ikke godta noe erverv av vår tomt. Som forklart i forrige klage så ser vi at dersom dere **midlertidig** erverver tomten vår så vil vi ikke klare å kjøre inn på parkeringsplassen eller i garasjen vår.

Vi har i tillegg en stor bod i garasjen som er full av ting og en annen bod bak garasjen (mot plenen) som også er full. Disse trenger vi å komme til.

Vi har også tre soverom som er rettet den vei og vi ser da for oss mye støy så tett inntil tomten vår.

Ved **permanent** erverv vil ikke vi ha mulighet til å gjerde inn tomten vår for da vil vi ikke klare å kjøre inn på parkeringsplassen eller i garasjen.

Vi vil også refererer til sak 080/22, Brattbakken 8.

Denne eiendommen ble tidlig innløst ved at de kom frem til at de i anleggsperioden ville få utfordringer med atkomst til eiendommen. Det ville også være behov for å nytte deler av tomten til anleggsområder og boligen ville være særs utsatt for støy, støv og andre ulemper.

Denne eiendommen skulle i utgangspunktet ikke bli regulert revet da den vil være egnet som boligeiendom etter at prosjektet er utført.

Vi mener da at vi vil være i samme situasjon som Brattbakken 8.

Nå som reguleringsplanen er fastsatt forventer vi å få gratis advokat-hjelp ettersom vi blir berørt både midlertidig og permanent.

Vi håper dere kan svare oss innen kort tid slik at vi kan komme til enighet eller ihvertfall kunne forberede oss på videre saksgang.

Derom det er ønskelig kan vi ettersende legeerklæring fra legen til Lene Brataas hvor det refereres til helseutfordringer i forbindelse med bygging av fastlandsforbindelsen.

Mvh

Tallak og Lene Brataas

14 (81)

Fra: kelarse <kelarse@online.no>
Sendt: mandag 13. november 2023 20:03
Til: #Færder Kommune postmottak
Emne: FW: Klage på ny fastlandsforbindelse fra Færder. Planid. 2019001

Sendt fra min Galaxy

----- Opprinnelig melding -----

Fra: kelarse <kelarse@online.no>
Dato: 13.11.2023 16:44 (GMT+01:00)
Til: postmottak@faerder.kommune
Emne: Klage på ny fastlandsforbindelse fra Færder. Planid. 2019001

Jeg klager på planvedtaket "Ny fastlandsforbindelse fra Færder" med planid.2019001 som ble vedtatt 06.09.23 med begrunnelse i at planen er mangelfullt utredet og at planen må kjønes ugyldig som følge av det.

Sendt fra min Galaxy

Mvh
Knut E Larsen

15 (82)

Fra: Bjorn Bro Sorensen <bjornbrosorensen@gmail.com>
Sendt: onsdag 15. november 2023 09:18
Til: #Færder Kommune postmottak
Kopi: Kari
Emne: Ny fastlandsforbindelse-Midlertidig beslagleggelse av eiendom 129/73

Vennligst observer! Denne epost erstatter tidligere sendt epost med samme overskrift, da den forrige inneholdt feil bruksnummer. Her følger korrigert versjon:

I henhold til mottatt informasjon vedrørende vedtatt detaljregulering nr. 2019001 «Ny fastlandsforbindelse fra Færder», ser vi av referert dokumentasjon og tegninger at deler av vår eiendom 129/73, Ravnveien 3, er besluttet midlertidig beslaglagt.

Det midlertidig beslaglagte arealet som er markert i grunnervestegning W002 vil forhindre benyttelse av eiendommen, da beslaglegningen vil umuliggjøre benyttelse av boligen og eiendommen under varigheten av den midlertidige beslaglegningen. Dette fordi beslaglegningen blant annet vil ha som konsekvens at følgende hindringer og begrensninger vil bli oppstår:

1. Adkomst til inngang til boligen hindres
2. Hindrer inn-og utkjøring til og fra eiendommen
3. Hindrer parkering på eiendommen
4. Hindrer adkomst til og benyttelse av garasjen

På denne bakgrunn behøver vi utfyllende informasjon om tidspunkt for og varigheten av den midlertidige beslaglegningen, samt hvordan kompensasjonen for det midlertidige bortfall av mulighet for benyttelse av vår eiendommen vil bli, både økonomisk så vel som kompensasjonen for at vårt hjem midlertidig ikke vil være tilgjengelig for oss.

Vi ser frem til svar på denne henvendelse innen rimelig tid

I mellomtiden, vennligst ikke nøl med å ta kontakt hvis dere har spørsmål eller kommentarer.

Vennlig hilsen
Kari Vinde og Bjørn Bro Sørensen
Telefon 90660196
Epost: bjornbrosorensen@gmail.com

16 (83)

19/2479

MOTTATT

Nøtterøy 10. november 2023 **5 NOV. 2023**

Til Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

Sendes via Færder kommune,
Postboks 250, Borgheim
3163 Nøtterøy

Gjelder Færder kommune, PLANID-2019001 «Ny fastlandsforbindelse fra Færder»

Jeg klager på planvedtaket «Ny fastlandsforbindelse fra Færder» med planid. 2019001 som ble vedtatt 06.09.23 med begrunnelse i at planen er mangelfullt utredet og at planen må kjennes ugyldig som følge av det.

Vennlig hilsen
Arvid Ludvigsen



På grunnlag av det jeg kan greie å trekke ut av alle vedleggene så ser det ut for at det fortsatt er mye som ikke er helt avklart. Vi kan se på rundkjøringen i Smidsrødveien/Bekkeveien dia.40 meter. Her skal sykkel/gangsti passere på et fotgjengerfelt som ligger rett utenfor rundkjøringen. Denne sykkel/gangsti er en av de mest trafikkerte på Nøtterøy og jeg tror det blir mange konflikter(ulykker) mellom sykkel og bil her. Jeg vil si det så sterk at dette er en dårlig løsning sett ut ifra trafiksikkerhets synpunkt, den ivaretar på ingen måte de myke trafikanter. Tidligere tegninger viste her en sykkel/gang bro over hele rundkjøringen med en høyde på 4,9 m, hvor ble det av den?

Kan også nevne at fra Smidsrødveien til Kløverveien ligger det 11 kumlokk som med jevne mellomrom blir sjekket av sugebiler fordi det ligger en stor glassfiber tank nedgrav i gaten, den ble lagt ned for å stoppe oversvømmelse i området. (Det tok over 2 år for å få satt denne på plass grunnet dårlige grunnforhold. (Blåleire)). Kan si at den ikke har vært særlig vellykket, for ved stor nedbørs mengder spretter kumlokkene opp i veien. Det står tydelig i vedlegget at det er store utforinger med hensyn til infrastrukturen under Bekkeveien med hensyn til vann/kloakk og strøm nettet, det er her tydelig at dette kommer til å koste mye penger, i tillegg er det en utfordring med leieren i hele Bekkeveien det er store rystninger når tunge lastbiler kjører forbi. 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?

Forsetter nå videre i Bekkeveien til vi kommer til Kløverveien på venstre side, den skal stenges for utkjøring i Bekkeveien, hvorfor det?

Her skal det avsluttes med en «vendehammer» dette er en relativ stor sak hvis den er rund er den ytre radius 11 meter med en min. radius på inn/ut på 15 meter. Er det plass til dette?

«Strekningen som sammenfaller med dagens Bekkevei, er gitt et **tilnærmet gatepreg for å redusere veiens barriereeffekt.**» står det i planforslaget. Dette er deres formulering i rapporten. Vet ikke hva det ligger i uttrykket barriereeffekt, men når du får en 12,5 meter veien pluss en støyskjerm 1,5 meter, høyden er ikke angitt, opp i vinduet ditt så ser man på dette som en stor barriere den reduser i hvert fall ikke effekten. Ser at disse støyskjermene går fra sykkelstien i Smidsrødveien til Åkerveien som er åpen for trafikk og fortsetter helt frem til Holmenveien som også er åpen for trafikk.

På venstre side lenger opp etter Kløverveien ligger Kornveien som er en privat eiet vei. Den skal utvides fra 3 meter til 5 meter uten å ha informert alle huseierne og den ligger ikke i båndlagt sone, veien skal også være åpen ut i Bekkeveien. Hvorfor det?

Videre skal det lages ny adkomst til boligene Bekkeveien 4 og 6 som det står ingenting om hvordan dette skal gjøres. Har etter en mail utveksling med Nina Ambro Knutsen SVV fått et svar på hvordan det skal gjøres, man slår utkjørselen sammen til en felles ut i Bekkeveien, skjønner ikke logikken her, Kløverveien skal stenges mens utkjørsel fra to hus er greit, der det skal gå ca. 6000-7000 ÅDT gjennom Bekkeveien. Litt oppfor Holmenveien skal det legges nok et fotgjengerfelt over Bekkeveien som er en forlengelse av Eikeveien som er gjort om til et gang/sykkel sti, som det er ment at skolebarna som bor syd for Bekkeveien skal krysse om morgen i rushtrafikken. Det er ikke lagt mye til rette for en sikker skolevei. Hvor er sikkerheten til de mye trafikanter blitt av?

«Ny sykkelvei med fortau på vestsiden av Kirkeveien legges i samme høyde som Kirkeveien, til motsetning fra eksisterende løsning som i sin helhet føres ned til gangkultvert før den heves tilbake til nivå med kjøreveien. Det er lagt inn en egen rampe fra Kirkeveien og ned til gangkultvert. **Det er innarbeidet trapper på begge sider av Kirkeveien som snarveiforbindelser til og fra bussholdeplassene.**» Dette blir en meget handikapp vennlig løsning vinter som sommer. Og nok engang legger man et gangfelt (nord) rette etter rundkjøringen, her vil man måtte forholde seg til trafikken fra Bekkeveien, Kirkeveien ut og inn av byen gjennom rundkjøringen.

Luftetrån i Teieskogen 20 meter høyt er det en løsning som fungerer. Det skal føre forurenset luft ut i Teieskogen Har man noen erfaring med slik tårn ønsker en dokumentasjon hvordan dette virker. Har lest om Bjørvika hvor det er 4 tårn på 40 meter som ikke fungerer som ønsket, luften faller ned i nærområdet akkurat som det vil gjøre i Teieskogen. Hvis man kjenner litt til værforholdene her på Nøtterøy så blåser det ca. 90% av tiden fra sydvest det vil si at største del av den forurensete luften faller ned i Vallhall og Kaldnes og inn mot bryggen i Tønsberg. Videre ser jeg at det skal :

«I forbindelse med at den planlagte veitunnelen er endret fra to til ett løp er det behov for luftetårn midt på veitunnelen. Hensikten med utvidelsen av planområdet er å sikre kjøreatkomst til anlegg og drift av luftetårnet.»

Vil det si at dere skal ha en bilvei inn i Teieskogen til luftetårnet? Det høres ikke bra ut dette området er det største og mest brukte friluftsområdet på nordre Nøtterøy. Et spørsmål, alle vet at CO2 er tyngre enn luft så alt som kommer ut av det tårnet faller ned mot bakken ganske raskt.

Tilbake til Bekkeveien: Her har jeg tatt utdrag av noe jeg ikke skjønner

Eikeveien, som blant annet er en viktig skolevei, bygges ned til en g/s-vei fra og med kryssing med Bekkeveien. Kryssing foregår i plan.

I vestenden av Bekkeveien står det to eiketrær som må hogges for å gi plass til den nye traséen.

I naturmangfoldrapporten (rapporten ikke vedlagt kan en få se denne?) som følger planforslaget, er ikke disse vurdert som store nok til å omtales som utvalgt naturtype. Livsvilkårene til den ene eika vurderes som dårlige grunnet heldekkende asfalt over rotsystem, lagt helt inn til eikas rothals (asfalten er blitt fjernet i seinere tid).

Naturmangfoldrapporten omtaler også kompensierende tiltak ved hogging av trær: deler av tremassen skal bli liggende i området, og være bidragsyter til det lokale biologiske mangfoldet.

En aktuell plassering for dette kan være innenfor arealet av dagens eiketrekke.

Det vil si at de skal ligge der og råtne.??

Kommer nå tilbake til tunnelen to felts. Har prøvd å få et svar på hvor mye trafikk det skal gå gjennom tunnelen (ÅDT) får ikke det så jeg har sett på trafikk tallene (hentet fra SVV Trafikk data) for Smidsrødveien og Kirkeveien. Der har Kirkeveien i 2021 ÅDT 14273 og Smidsrødveien ÅDT 11761., når det antydes fra SVV at det skal gå 6000-7000 biler fra Bekkeveien inn i tunnelen og i tillegg skal komme noen fra Kirkeveien la oss anta ca. 5000-6000 biler da har vi et problem med veistandarden. Vi ligger og tanger 11000-12000 ÅDT og da krevers det H6 standard dvs. firefelts vei i tunnelen (kan informere at Asplan påpekte at en to felts vei vil nok ikke bli godkjent av samferdsel departementet). Ta også med at dette er 2021 tall, det skal vel bygges for et 30-40 års perspektiv? Ønsker en forklaring på hvordan dette skal løses? Kan bare se på tallene ÅDT for Kirkeveien i 2017 var den på 10754 dvs. en økning på 3519 i løpet av fire år.

Det forundrer meg at det ikke er nevnt noe om utviklingen på Teie området, det er jo med i bypakken det er lovet en løsning for hele Teie området og da bør også kostnadene for dette komme med for det er en del av bypakken. Det var kostnadsberegnet til 100 mill. i 2019 og ser av det siste kostnadsoverslaget at det står fortsatt til 100 mil i 2022 kroner, har det ikke vært prisstigning på 3 år eller? Hvorfor er ikke dette belyst i dette utspillet?? Eller er det et forsøk på kreativ bokføring for å holde prisen ned?

«Det vil bli noe støy og luftforurensing knyttet til tiltaket, men det er foreslått skadereduserende tiltak i form av støyskjerming og luftetårn for tunnelen for å avbøte negative

virksomheter.» Når man leser dette at et luftetrån midt inne i Teie skogen er en form for avbøtende tiltak, det må da være ønske tenkning. Når man ser på dette i forhold til ett natur område som brukes daglig av hundrevis av mennesker så kan man ikke kalle et luftetrån for «avbøtende på negative virksomheter» som man her benevner dette som. Hva er det som er avbøtende med dette?

Status transportanalyser

Har sett på dette som er beskrevet her fra Bypakken referat. «Har nå en modell som stemmer godt med tellepunktene våre, og har nå begynt å beregne effekten av ulike tiltak.» Har vært inn på Statens Trafikkdata hvor jeg kan se at på Nøtterøy er det 6 telle punkter som et ute av drift i dag, hvordan kan man da lage en modell hvor ikke grunndata er på plass? Når det nå kommer oppdatert pris på Fastlandsforbindelsen så regner jeg med at det er prisen på hele bypakken eller? Spørsmålet man nå stiller seg når en ser at den nå er kommet opp i nær 5 milliarder. Da man tidligere sa at 3,6 milliarder var en øvre pris man kunne leve med i dette prosjektet så har man nå en økning på 1,4 milliarder uten at man hører at det er for dyrt. Hvorfor hører man ikke noe her? Isteden får man servert at det blir lavere bompenger satser. Det får en til ved at man begynner bompenger innkreving omgående. Det har hele tiden vært enighet om at man ikke skulle betale bompenger før anlegget sto ferdig, hva er grunnen til dette?

Helt til slutt vil jeg spørre om vi får ved å bygge dette: «Transportsystemet skal være miljøvennlig, robust og effektivt.» Vil sette store spørsmåltegn ved dette. Her skal man legge en vei med ca. 5000-6000 ÅDT rett inn i det tettes bolig området på hele nordre del av Nøtterøy, er det miljøvennlig det, eller?

Robust kan jeg ikke si det er når man bare for å spare penger går ned til tofelts vei i tunnelen, hva med sikkerheten ved ulykker i tunnelen.

18 (85)

Til Færder kommune

Klage på vedtak av detaljregulering nr. 2019001 – Ny fastlandsforbindelse fra Færder (KS-sak Færder kommune 081/23)

«Jeg klager på planvedtaket «Ny fastlandsforbindelse fra Færder» med planid. 2019001 som ble vedtatt 06.09.23 med begrunnelse i at planen er mangelfullt utredet og at planen må kjennes ugyldig som følge av det.»

Bakgrunnen for klagen dreier seg om følgende forhold:

Ny fastlandsforbindelse er ikke nødvendig med tanke på samfunnsberedskap. Det finnes brannstasjon på begge sider av kanalbrua, ambulanse har anledning til å kjøre over gangbru fra Tønsberg brygge ved behov. For å hindre muligheten for at kanalbrua skal låse seg i åpen stilling kan brua med letthet låses permanent i posisjon hvor begge veibaner er nede. Dette vil kun ha konsekvenser for fritidsbåter som for høye til å gå under brua og Kysten 1. Disse må da finne andre løsninger.

Det som er helt sikkert er at bygging av denne brua vil medføre store kostnader for innbyggerne i Færder og Tønsberg. Hvor store kostnadene totalt vil bli er det ingen som vet. Kostnadene er for øvrig forsøkt redusert ved å planlegge med to-felts bru istedenfor fire-felts bru. Dette gjør at de totale kostnadene fortsatt vil være ukjente men store, og veitilbudet blir dårlig med kun en fil i hver retning. Dette vil føre til mer køkjøring.

Jeg har hørt at mitt hus i Smidsrødveien 40 ligger på kvikkleire. Så vidt jeg vet er det ikke foretatt grundige undersøkelser av grunnen i nærheten av mitt hus. Jeg anser det derfor som uforsvarlig å starte med store grave og byggeprosjekter i dette området uten at grunnen er tilstrekkelig undersøkt i på forhånd.

Færder kommune har som mål å redusere sine utslipp av CO2 med 50% innen 2030. Bygging av denne brua er ikke forenelig med denne målsettingen.

Viktige friluftsområder som badeplassen på Ramberg og turområdene i Teieskogen vil bli ødelagt. Disse områdene er svært viktige for befolkningen med tanke på velvære, rekreasjon og folkehelse. Bygging av brua vil gjøre uopprettelig skade i strandsonen på begge sider av brua.

Det kan kreves 90-100 000 lastebilturer for å fjerne overskuddsmasser fra prosjektet. At disse lastebilene må kjøres gjennom Tønsberg sentrum eventuelt ut på ringveien mot Kilen er kjent. Det som imidlertid er ukjent er hvor lastebilene skal dumpe lasten og følgelig hvor mye dette vil koste.

Med vennlig hilsen

Arild Morten Svedahl
Smidsrødveien 40,
3120 Nøtterøy

E-post: morten_svedahl@hotmail.com
Mobil: 90578766

19 (86)

Fra: Guri Haram <guriharam@gmail.com>
Sendt: onsdag 15. november 2023 17:58
Til: #Færder Kommune postmottak; #Tønsberg Postmottak
Emne: Klage på «ny fastlandsforbindelse fra Færder» med planID 2019001

Hei,

Jeg har kjøpt hus i Kolbergveien på Nøtterøy som jeg flytter inn i denne måneden sammen med min sønn på fem år.

Derfor blir jeg/vi berørt av planen om fastlandsforbindelse fra Færder, planID 2019001 som ble vedtatt 06.09.23.

Planen vil jeg herved klage på på vegne av oss begge da den synes å ikke være godt nok utredet. Den må derfor kjennes som ugyldig.

Mvh,

Guri Haram,
mob: 928 22 500

20 (87)

Fra: Line Bjorvik <linebjorvik@yahoo.no>
Sendt: onsdag 15. november 2023 20:16
Til: #Færder Kommune postmottak
Emne: Klage på «Ny fastlandsforbindelse fra Færder»

Jeg vil med dette klage på planvedtaket «Ny fastlandsforbindelse fra Færder» med planid. 2019001, som ble vedtatt 06.09.23, med den begrunnelse at planen er mangelfullt utredet og må kjennes ugyldig som følge av det.

Med vennlig hilsen

Line H. Bjørvik

Ingeborg Seel Bahr
Thueveien 15

3121 Nøtterøy

KLAGE I FORBINDELSE MED KUNNGJØRING AV VEDTATT PLAN FOR BYGGING AV FASTLANDSFORBINDELSE FRA FÆRDER KOMMUNE

Det vises til utsendt høring for detaljregulering av ny fastlandsforbindelse fra Færder.

Jeg ønsker å klage i denne forbindelse.

Det er ut fra mitt syn to viktige årsaker til at denne fastlandsforbindelsen ikke skal tillates bygget:

- Det er forespeilet at det vil gå en tunell under Teieskogen som skal fremføres til Ramberg på Nøtterøy-siden.

Det er beskrevet at det vil bli reist et rør midt inne i Teieskogen for å slippe ut avgasser fra tunnelen. Jeg har skjønt at dette røret vil ha en betydelig dimensjon. Det vil få dramatiske konsekvenser i et friluftsområde som Teieskogen.

Teieskogen benyttes som rekreasjonsområde for tusenvis av Nøtterøy-boere og andre; barn, ungdom og voksne, gjennom hele året.

Anleggsarbeidene vil i første omgang medføre kraftig reduksjon av det naturlige miljøet.

Dernest vil ventilasjonssystemet gjennom hele tunnelens levetid ha omfattende negativ innvirkning på Teie-skogen som friluft- og rekreasjonsområde.

Utover selve etableringen av ventilasjonsrøret med vifter og andre innretninger, vil det være nødvendig for vedlikehold å ha tilkomstveier gjennom skogen frem til ventilasjonsanlegget.

Samlet vil dette ødelegge mange stier og kraftig forurense Teie-skogen.

Dette forhold har ikke vært tilstrekkelig vurdert i forbindelse med de vedtatte

planer. Det er sterk grunn til å anta at denne type rekreasjonsområder vil verdsettes enda sterkere i fremtiden enn i dag. Det er derfor desto større grunn til å legge stor vekt på de anførte anførsler og miljø-hensynet generelt.

Videre vil turstier bli ødelagt, og luften kraftig forurenset, for ikke å si forgiftet av utslippet fra tunellen.

- Et annet aspekt er kostnadene til dette fastlandsprosjektet. Finansiering av bompenger vil måtte vare i årtier gitt de planlagte kostnadene. Færder- og Tønsberg-området er et lokalmiljø som ikke har behov for et veinett som kan sammenlignes med det man prosjekterer i Oslo-regionen. Hvem er det som vil profitere på dette gigantiske veiprojektet?

Jeg vil med de ovennevnte innvendingene klage på gjennomføringen av den vedtatte planen for bygging av fastlandsforbindelse i Færder kommune, og ber om at mine innvendinger tas til følge. Slik at et mindre omfattende, inngripende og mer miljøvennlig alternativ utredes og vedtas.

Med vennlig hilsen,

Ingeborg Seel Bahr

22(89)

Færder 16.11.2023

Til Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

Klage på vedtak av detaljregulering nr. 2019001 « Ny fastlandsforbindelse fra Færder»

Vi klager på vedtaket nr 20119001.- Ny fastlandsforbindelse fra Færder.

Slik vi ser det er virkningene av planen i strid med målene i KVU, kommunedelplanen og reguleringsplanen. Planen er mangelfullt utredet.

- Store arealer med dyrket mark vil gå tapt. Det foreligger ingen planer for hvor sprengstein fra tunneller skal fraktes og deponeres.
- Det er mangelfull utredning av kvikkleireforekomster. Dette har med sikkerhet å gjøre.
- Det er mangelfulle planer for sikkerhetstiltak/framkommelighet i forhold til trafikk i anleggsperioden.
- Planen forutsetter luftetårn i Teieskogen. Dette vil ødelegge et svært mye brukt friluftsområde i Færder.
- Planen fører til sterk forringelse av etablerte boområder i Færder.
- Det er mangelfull økonomisk oversikt. Vi er bekymret for at en så kostbar løsning for ny fastlandsforbindelse, vil gå utover kommunens øvrige tjenester. (Pga egenandel og økte utgifter som spesielt vil ramme barnefamilier. Det kan bli lite attraktivt å bo her.)

Med hilsen

Aud og Lars Egil Bergerud
Stalsbergvn 37

3128 Nøtterøy

23' (90 = 95)

Fra: Siv Raade Google Mail <sivraade@gmail.com>
Sendt: torsdag 16. november 2023 20:57
Til: #Færder Kommune postmottak
Emne: Siv.raade@gmail.com

Emne: Klage på planvedtak nr.2019001

Jeg klager på planvedtaket med begrunnelse at Ferder kommune har begått saksbehandlingsfeil, se fvl. §§ 17, 24 og 25, og at planen må kjennes ugyldig som følge av det, se fvl. § 41.
Det er min klare oppfatning at planvedtaket bygger på mangelfullt kunnskapsgrunnlag, og at utrednings- og begrunnelsesplikten til kommunen ikke er oppfylt.

Jeg forbeholder meg retten til å klage saken inn for Sivilombudet dersom klagen ikke tas til følge.

Mvh.
Siv Raade
Friggsvei 2c
3128 Nøtterøy

Sendt fra min iPhone

24 (91)

Fra: Liv Hallenstvedt <livhallenstvedt@gmail.com>
Sendt: torsdag 16. november 2023 21:14
Til: #Færder Kommune postmottak
Emne: Klage på "Ny fastlandsforbindelse fra Færder"

Jeg vil med dette klage på planvedtaket "Ny fastlandsforbindelse fra Færder" med planid. 2019001, som ble vedtatt 06.09.23, med den begrunnelse at planen er mangelfullt utredet og må kjennes ugyldig som følge av det.

Med hilsen
Liv Hallenstvedt
Stalsbergveien 17
3128 Nøtterøy

Klage på vedtak av detaljregulering nr. 2019001 – Ny fastlandsforbindelse vedtatt 06.09.23

I Innledende ord:

Jeg klager på planvedtaket med begrunnelse at Færder kommune har begått saksbehandlingsfeil knyttet til manglende utredning og begrunnelse, se fvl. §§ 17, 24 og 25, og at planen må kjennes ugyldig som følge av det, se fvl. § 41. Denne klagen vil redegjøre for flere sentrale saksbehandlingsfeil som etter mitt syn har hatt betydning for planvedtaket, men som ikke er uttømmende. Jeg viser til klagen til Naturvernforbundet i Tønsberg og Færder datert 27. oktober og slutter meg til den i sin helhet.

II Rettslige utgangspunkter

Klageinstansen har en plikt til å foreta en selvstendig vurdering av sakens rettslige, faktiske og skjønsmessige sider, juridisk teori. Videre har klageinstansen en plikt til å påse at kommunen har foretatt en tilstrekkelig utredning av saken før vedtaket ble fattet og påse at vedtaket bygger på et tilstrekkelig oppdatert kunnskapsgrunnlag. Klageinstansen må videre påse at saken er så godt opplyst som mulig, se fvl. § 33 siste ledd.

III Kommunen har ikke vurdert forholdet til naturmangfoldet (nml. §§ 8-12, se § 7)

Nml. § 7, se dens forarbeider, rettspraksis og juridisk teori, krever at forvaltningsorganet som har vedtakskompetanse, som i dette tilfellet er kommunen, selv gjør en selvstendig vurdering av hvordan prinsippene i §§ 8-12 gjør seg gjeldende. Kravet i nml. § 7 gjelder ikke bare at det skal fremgå hvordan de aktuelle prinsippene er vurdert, men også hvilken vekt de skal ha, se blant annet SOMB 2018-1219. Videre skal det fremgå av beslutningen hvilken rolle prinsippene i §§ 8-12 har spilt for avgjørelsen, se juridisk teori (kommentarutgaven til nml. 2010 s. 86).

Nml. § 7 er en saksbehandlingsregel om begrunnelesplikt og unnlattelse av å oppfylle kravene er en saksbehandlingsfeil som kan føre til ugyldighet dersom det kan ha fått innvirkning på planens innhold, se blant annet SOMB 2018/1219.

Kommunen har ikke selv gjort en selvstendig vurdering og avveining av prinsippene i nml. §§ 8-12 basert på det faktum som foreligger, men lent seg på de vurderinger som er gjort i fagrapport om naturmangfold (vedlegg nr. 13) datert 04.01.23, revidert 12.06.23, utført av konsulentfirmaet Cowi AS. Det er på det rene at dette er saksbehandlingsfeil. Om dette er en saksbehandlingsfeil som kan ha fått innvirkning på planens innhold, ber jeg klageinstansen vurdere nærmere.

IV Manglende utredning av mulige konsekvenser av massehåndtering og ingen massehåndteringsrapport (fagrapport)

Massehåndteringen vil utvilsomt føre til store negative konsekvenser for miljø og samfunn, men disse konsekvensene har ikke blitt utredet nærmere. Det er viktig at konsekvensene

klargjøres, avveies og minimeres gjennom planlegging og skadereduserende tiltak, uten at jeg kan se at dette har blitt gjort.

Vi vet lite eller ingenting om hvilke konsekvenser massehåndteringen vil ha for natur-, landskap-, friluft- og landbrukshensyn. I tillegg vil støy, støv og trafikkulemper fra både massetransport og områder for massehåndteringen gi store negative konsekvenser for nærmiljøet. Det er heller ingen interkommunal planberedskap for masseforvaltningen med tanke på at massene etter stor sannsynlighet skal fraktes fra en øy med kun en fastlandsforbindelse. Alle disse konsekvensene mener jeg burde vært utredet i tråd med KU-forskriften med tanke på omfanget av massene og jeg ber klageinstansen vurdere dette nærmere.

Jeg viser til regjeringen ved Kommunal- og moderniseringsdepartementet sin veileder «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023», hvor det forutsettes bærekraftig massehåndtering i plan. Mye kan tyde på at veilederen ikke har blitt fulgt i forbindelse med planleggingen av massehåndteringen.

Veilederen peker på at det er viktig at massehåndtering som tema blir løftet frem så tidlig som i arbeidet med samfunnsdelen og arealdelen i kommuneplanen, nettopp for å sikre helhetlig og forutsigbar planlegging, uten at jeg kan se at dette har blitt gjort.

I forbindelse med planinitiativet av denne reguleringsplanen burde forslagsstiller vurdert og drøftet mulige konsekvenser for massehåndtering, særlovverk og sektorlover. Planomtalen skal redegjøre for koblingene mot nasjonale, regionale og lokale hensyn og føringer i nødvendig grad, herunder forholdet til FNs bærekraftsmål og nasjonale forventninger. Jeg kan ikke se at dette har blitt gjort og ber klageinstansen vurdere om dette utgjør en saksbehandlingsfeil eller ikke.

Det burde også vært lagt ved en massehåndteringsplan som en del av planen og som er i tråd med avfallspyramiden. Det er ikke tilstrekkelig å stille krav om dette i byggesaken eller legge det inn i rekkefølgebestemmelsene at plan for håndtering av masser skal forelegges og være godkjent av kommunen minimum ett år før oppstart av tunelldriving, som i denne planen.

En massehåndteringsplan bør ifølge Statsforvalteren i Vestland blant annet inneholde økonomiske, klima- og ressursmessige vurderinger av den foreslåtte massehåndteringen i tillegg til mye annet.¹ Disse vurderingene er helt fraværende, noe som etter mitt syn strider imot utredning- og begrunnelsesplikten til kommunen og jeg ber klageinstansen vurdere dette nærmere. Jeg ber også klageinstansen vurdere om det er en saksbehandlingsfeil å ikke legge ved en massehåndteringsplan som en del av planen.

I planbeskrivelsen blir det sagt at det bør i utgangspunktet utarbeides en plan for håndtering av overskuddsmasser inkludert transport, mellomlagring og mottakssteder som forelegges kommunen minimum ett år før bygge- og anleggsarbeidene iverksettes og begrunner dette med at da ville man hatt mulighet til å regulere aktuelle arealer for mottak av masser, og

¹ <https://www.statsforvalteren.no/contentassets/960393a4cb8d4417a7955d6fc6c45a15/avfall/avfall-4---berekraftig-massehandtering-i-plan.pdf>

hatt god tid til å planlegge og legge til rette for nødvendige trafikksikkerhetstiltak i forbindelse med transport av masser. Men kommunen mener at med et slikt krav vil det være nødvendig å inngå avtaler med aktuelle mottakssteder før utsending av anbud. Og for å sikre dette mener de at det er uheldig at man binder seg til bestemte steder for å levere masse for tidlig. Dette mener jeg er feil og at det er ikke nødvendig å inngå avtaler med aktuelle mottakssteder før mulige områder reguleres/settes av til deponering. Jeg ber klageinstansen vurdere påstanden fra kommunen nærmere.

Gode grunner tilsier at kommuneplanen og reguleringsplanen burde inneholdt krav om massehåndteringsplan, inkludert arealer for mellomlagring og gjenbruk som en del av reguleringsarbeidet for dette veiprojektet². Gjennom regulering av områder for masseuttak, mellomlager og deponering får man en langsiktig avklaring og forutsigbarhet for massehåndtering. Det gir også bedre forutsetning for å håndtere akutte problemstillinger og ikke minst håndtere massene av stein som en ressurs. I tillegg blir de demokratiske påvirkningsmulighetene i langt større grad ivaretatt de mulige mottaksområdene blir gjenstand for høring i en reguleringsprosess.

Sammenligner vi denne kommuneplan/reguleringsprosessen med tilsvarende veiprojekter, avviker denne i stor grad. Ta for eksempel veiprojektet E18 Ytre ringvei³, hvor det her ble vurdert aktuelle steder for mottak av overskuddsmadder så tidlig som i kommunedelplanen. I planprogrammet for detaljreguleringsplanen for E18 Ytre ringvei ble det understreket at det ville være gunstig for prosjektets bærekraft og kostnader med en samfunnsnyttig bruk av massene og at massene ble benyttet på steder nær tunellåpningen. Planprogrammet stilte også krav til konsekvensutredning av arealene som disponeringen av massene berører.

Det ble senere utarbeidet en fagrapport som omhandlet massedisponeringen. Det ble her tatt utgangspunkt i ressurspyramiden til Miljødirektorates veileder⁴ og FNs bærekraftsmål (økonomisk bærekraft, sosial bærekraft og miljømessig bærekraft). I forbindelse med reguleringsplanarbeidet ble det gjennomført en omfattende saksprosess basert på blant disse kriteriene. I tillegg ble det foretatt vurderinger av hvordan disse bærekraftsmålene burde vektlegges. Økonomisk bærekraft skulle vektlegges 50 %, sosial bærekraft 20 og miljømessig bærekraft 30 %. De mulige mottaksstedene ble til sist rangert basert på gjennomført poengberegning og følsomhetsvurdering og de to høyest rangerte konseptene ble tatt med videre i konsekvensutredningene. Tilsvarende ble gjort i veiprojektet E18 Vestkorridoren, Lysaker – Ramstadsletta⁵ og i veiprojektet E18 Preståsen - Kjørholt⁶.

Disse sammenlignbare veiprojektene står i sterk kontrast til dette veiprojektet. Her nøyer man seg med internt notat på litt over en side som omhandler massehåndtering og som kom

² [https://www.sintef.no/globalassets/project/kortreist-stein/006-rapport-utredning-planprosesser-v2.0-
endelig.pdf](https://www.sintef.no/globalassets/project/kortreist-stein/006-rapport-utredning-planprosesser-v2.0-endelig.pdf) s. 16.

³ https://www.ytteringvei.no/media/lbwepuui/nv42e18yr-pla-rap-0013_fagrapport-massedisponering.pdf

⁴ Miljødirektoratets veileder 1243/2018 [3]

⁵ <https://www.porsgrunn.kommune.no/media/5019/21-massehaandteringsplan.pdf>

⁶ <https://www.porsgrunn.kommune.no/media/5019/21-massehaandteringsplan.pdf>

til etter at planen hadde vært gjennom førstegangsbehandlingen. Berørte myndigheter og innbyggere har ikke fått anledning til å komme med høringsinnspill til dette notatet og det er problematisk sett fra et demokratisk ståsted.

I tillegg er notatet mangelfullt på det viset at det gir oss en rekke ubesvarte spørsmål. Som for eksempel dette med økonomisk bærekraft, sosial bærekraft og miljømessig bærekraft (FNs bærekraftsmål). Jeg ber klageinstansen vurdere om det interne notatet er tråd med Miljødirektorates veileder og om kommunen har oppfylt sin utredningsplikt på dette punkt, se fvl. § 17.

V Reguleringsbestemmelsen som omhandler håndtering av overskuddsmasser er for vag, for lite konkret og bindende når det gjelder miljø og omgivelser.

I vedtatte reguleringsbestemmelse 3.1.4 andre ledd står det at overskuddsmasser skal håndteres og fraktes på en slik måte at miljø og omgivelsene ivaretas, uten at dette blir konkretisert nærmere. Vi vet med andre ord ikke når dette vilkåret anses som oppfylt eller hvilke kriterier disponering av massene skal prioriteres fra. Her ber jeg klageinstansen vurdere om dette er i tråd med begrunnelsesplikten til kommunen, se fvl. §§ 24 og 25.

VI Forholdet til fvl. § 41

Vi kan ikke utelukke at nevnte mangler, se ovenfor, kan ha hatt betydning for utfallet av saken, se HR-2017-47-A og Rt 2009 s: 661.

Jeg viser til SOMB 2022/3102, hvor Sivilombudet ba Statsforvalteren i Vestland vurdere saken på nytt som følge av at Statsforvalteren ikke hadde gjort en tilstrekkelig vurdering etter nml. § 7, se §§ 8-12. Verken kommunens vedtak eller planbeskrivelsen som Statsforvalteren viste til, syntes å inneholde vurderinger som oppfylte kravene til begrunnelse etter nml. § 7, se §§ 8-12.

I sak datert 08.05.23 opphevet Statsforvalteren i Vestland Bergen bystyrets reguleringsvedtak av 22.06.22 (Kokstaddalen) med tilsvarende begrunnelse som i SOMB 2022/3102. Her konkluderte Statsforvalteren med at bystyret slev burde ha gjort en selvstendig vurdering og avveining med utgangspunkt i nml. § 7, se §§ 8-12. Lovens krav til begrunnelse, se fvl. §§ 24 og 25 og krav til vurderinger etter nml. § 7, se §§ 8-12 var ikke oppfylt.

Selv om disse to sakene fra Sivilombudet og Statsforvalteren i Vestland ikke er direkte sammenlignbare med vår sak, har de klare likhetstrekk.

Det er min klare oppfatning at manglende utredning av konsekvenser av massehåndtering er en saksbehandlingsfeil som kan ha hatt betydning for utfallet av saken. Manglende utredning av konsekvenser knyttet til økonomisk bærekraft, sosial bærekraft og miljømessig bærekraft, er noe som etter mitt syn kan ha hatt stor betydning for utfallet av saken, se prinsippene som følger av fvl. § 41, og jeg ber klageinstansen vurdere dette nærmere.

VII Oppsummering

Kommunen har ikke oppfylt lovens krav til utredning og begrunnelse, se fvl. §§ 17, 24 og 25, og det har etter mitt syn spilt inn på planvedtakets innhold, se prinsippene i fvl. § 41. Denne klagen har pekt på manglende vurderinger etter nml. § 7, se §§ 8-12, og manglende utredning av massehåndteringskonsekvenser som klare saksbehandlingsfeil, men også vist og sluttet seg til saksbehandlingsfeil påpekt av Naturvernforbundet i Tønsberg og Færder.

Jeg forbeholder meg retten til klage saken inn for Sivilombudet dersom klagen ikke tas til følge.

Kristoffer Colban Eriksen

17.11.2023

Riggområde – Bruk av arealet

Status fram til september d.å.: Boligområde, men fra 2019 båndlagt/midlertidig beslaglagt for mulig bruk som riggområde.

<https://innsyn2.v-man.no/fer/wfdocument.ashx?journalpostid=2022067621&dokid=657037&versjon=8&variant=A&>

"I henhold til planbeskrivelsen legges det imidlertid opp til at arealet kan være aktuelt å leie i bygg og anleggsfasen for fastlandsforbindelsen."

Etter godkjenning av reguleringsplan har vi fått vite at området ikke er båndlagt, og slikt sett ikke lenger midlertidig beslaglagt.

Reguleringsstatus fra sept 2023: Rigg og anleggsområde fram til veianlegget er ferdig.

Ved formell omregulering til riggområde tolker vi at man klargjør dette for å kunne brukes av veiprojektet i ytterligere 5-7 år fra nå, forutsatt byggestart i 2025. Mulige forsinkelser ikke inkludert.

Ettersom det er veiprojektet som her ser for seg å leie området, hvilke særrettigheter i forhold til en annen tilfeldig leietaker, påberoper man seg ?

Det virker som regulering til 'riggområde' er knyttet opp til en faktisk leieavtale med grunneierne.

Det må da bety at denne reguleringen ikke har mening dersom det ikke oppnås enighet om et leieforhold.

Man kaller det ikke lenger båndlegging. Vi står ved vår påstand om man ved å reservere området gjør akkurat dette, men med en annen merkelapp.

Våre kommentarer til reguleringsplanen sendt i september gjelder fremdeles:

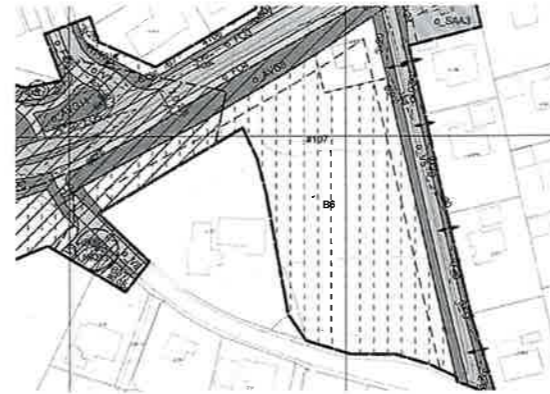
«Det har vært kjent i lang tid at 1/5, 1/359 mfl har vært, og nå i høyeste grad er, helt sentrale i gjennomføringen av dette prosjektet. Derfor er ganske underlig at man ikke har tatt seg bryet med kontakte eierne på et tidligere tidspunkt.»

Vi synes hele denne saken er uklar og er oppriktig spørrende til om det er slik man går fram når det skal knuses egg til angivelig fordel for fellesskapet.

Gitt historien fram til nå, så lurer vi virkelig på om de som planlegger og vedtar føler at man har lagt forholdene til rette for en god dialog vedrørende et eventuelt leieforhold.

Her finner vi arealet markert som bolig, ikke rigg, men innenfor sort stiplet tiltaksgrense.

https://faerder.kommune.no/_f/p1/i8c462519-5420-4ea6-aa9c-00459d694ce3/21-plankart-niva-2-pa-grunnen-tegn-nr-101-108.pdf



Kornveien og Bekkeveien - byggegrenser

Byggegrenser ikke tegnet inn på nordsiden av Bekkeveien og østsiden av Kornveien.

Vi antar at slike ting gjelder fra midten av vei - hvorfor er det da ikke tegnet inn på begge sider ?

Mener man virkelig at det gjelder ett sett med regler for disse og en annen for oss ?

Vi forstår det slik at man har 'beroliget' noen av disse ved å hevde at de ikke blir berørt.

Det stemmer jo ikke helt, men hva gjør man ikke for å få færrest mulig oppsittere å krangle med.

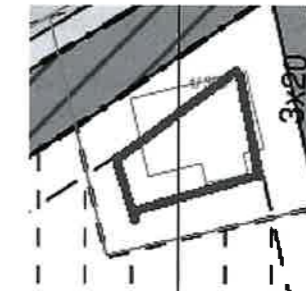
Selv om de andre eiendommene er bebygget nå, vil en endret byggegrense medvirke til at framtidige tiltak i sonen vil være på dispensasjon, med tilhørende søknader og byråkrati.

Bekkeveien 3 - Innløsning eller ikke diskuteres under oppkjøpsprosessen.

«Avstand fra bolig i Bekkeveien 3 til senter ny vei er ca. 15 meter. Avstand til fortauskant er ca. 8,5 meter. Utenfor fortauet er det regulert en flomvei som vil ivareta overvann i et ekstremtilfelle med mye overvann langs Bekkeveien.»

Avstand fra dagens bygg til fortau er irrelevant. Poenget er at det utnyttbare arealet reduseres til en brøkdel. Dette burde planleggerne sett tidligere og flagget.

Her med byggegrenser og grovt streket opp 4m mot naboeiendom. Det burde gå ganske klart fram at det er lite igjen å spille på, og at dette er et _vesentlig_ inngrep.



Et annet poeng er også hvorfor flomvei er dimensjonert så stor ?

Når man likevel graver opp Bekkeveien og området rundt burde det være en opplagt sak å legge ned rør med tilstrekkelig dimensjon. I tillegg må man sørge for at vannet fra jordet i vest (Fossås) renner ned i fangstgropa og ned i rør i stedet for å renne over Eikeveien og deretter østover og nedover på overflaten.

Med dette vil en ordinær grøft med strategisk plasserte sluk trolig ta unna det meste, også 'ekstrem'-hendelsene.

At vannet ikke tidlig nok ledes ned i rør med tilstrekkelig kapasitet og at vannet ikke i stor nok grad har kommet seg videre fra Bekkeveien under/over Smidsrødveien har sannsynligvis vært sentrale punkter i overvannstillfellene.

Kornveien - trafikkmengde

"Kornveien reguleres til offentlig vei med økt veibredde etter kommunal standard. Dette vil ivareta en mulig trafikkøkning fra områdene på sydsiden av Eikeveien."

'Mulig trafikkøkning' er for vagt.

Det er ikke vanskelig å se for seg at det er mange oppsittere på sydsiden som vil finne denne som den enkleste tilgangen til det nye veisystemet.

Kornveien – Skilt ut med eget gårds og bruksnummer

Dette er litt på siden av det konkrete reguleringsplanvedtaket, men vi tar det med siden eiendommen er i skuddlinjen.

Vi ble oppmerksom på at Kornveien hadde eget gårds og bruksnummer i forbindelse med utarbeidelse av et salgsprospekt en tid tilbake.

Opprettet i 2009 kan vi lese.

Vi har alltid trodd at Kornveien var en del av 1/5. Hvis dette ikke stemmer, hva var status før 2009 ?

Vi kan heller ikke erindre å ha mottatt hverken forespørsel eller varsel på denne endringen.

Burde vært adressert Else Holmeng (d. 2018) som da var eier. Formelt er hun det fremdeles, ettersom vi overførte 1/5 uten å være klar over at veien var på et annet nummer.

Betyr dette at Nøtterøy Kommune seksjonerer/skiller eiendommer på eget initiativ uten å varsle og avklare med eiere ?

Avslutningvis

Vi gjentar at en regulering til fordel for prosjektet for alle praktiske formål oppfattes av oss som ytterligere båndlegging av området. Man kvier seg for å kalle en spade for nettopp det.

I stedet bruker man administrative triks for å beholde kontroll over området i overskuelig framtid.

Tar vi med kostnadene fram til nå, inkludert fase 1 og andre påløpte kostnader, ender total prosjektet kanskje, på en heldig dag, et sted rundt 8 milliarder.

Sett i dette lys er dette er det lite smigrende for prosjektet at man har holdt og fortsatt holder en eierfamilie som økonomiske gisler over tidsrom som overgår enhver anstendighet.

27(94)

Fra: Karoline Bjune <karoline.bjune@gmail.com>
Sendt: fredag 17. november 2023 22:37
Til: #Færder Kommune postmottak
Emne: Klage på "Ny fastlandsforbindelse fra Færder" med planid 2019001

Til den det gjelder,

Vi klager på planvedtaket "Ny fastlandsforbindelse fra Færder" med planid 2019001 som ble vedtatt 06.09.23 med begrunnelse i at planen er mangelfullt utredet og at planen må kjennes ugyldig som følge av det.

Mvh,
Karoline Bjune og Sandy Gunn
Holmenveien 21
3120 Nøtterøy

—
Karoline Bjune
tlf: +47 99646738

23 (95 = 90)

Fra: Siv Raade
Sendt: lørdag 18. november 2023 10:30
Til: #Færder Kommune postmottak
Kopi: siv.raade@gmail.com
Emne: Klage på vedtak av planvedtak nr. 2019001

Jeg klager på planvedtaket med begrunnelse at Ferder kommune har begått saksbehandlingsfeil, se fvl. §§ 17, 24 og 25, og at planen må kjennes ugyldig som følge av det, se fvl. §41.
Det er min klare oppfatning at planvedtaket bygger på mangelfullt kunnskapsgrunnlag og at utredningsplikten til kommunen ikke er oppfylt.

Jeg forbeholder meg retten til å klage saken inn for Sivilombudet for det tilfellet klagen ikke tas til følge.

Vennlig hilsen

Siv Raade
Friggsvei 2 c
3128 Nøtterøy

Klage på vedtak av detaljregulering nr. 2019001 – Ny fastlandsforbindelse vedtatt 06.09.23

Vi klager på planvedtaket «Ny fastlandsforbindelse fra Færder» med plan-id. 2019001 som ble vedtatt 06.09.23 med begrunnelse i at planen er mangelfullt utredet og at planen må kjennes ugyldig som følge av det. Vi har fulgt nøye med på prosessen med Ramberg /Smørberg tverrforbindelsen som starter på Smidsrødveien med en stor rundkjøring og Bekkeveien før den fortsetter opp mot Kolberg. Vi opplever at det er et komplisert og gigantisk opplegg som ikke hører hjemme her på øya.

Fagrapport Punkt 6

-Ros 28

Vi bor i Åkerveien i hjørne til Bekkeveien. I 2019 ble det bestemt at Bekkeveien skal brukes som tverrforbindelse. Det har gått en bekk her i alle år, og det var skremmende å lese i planvedtaket alt som må gjøres med den veien for at den skal bli sikker for 6-8000 biler i døgnet. Veien består stort sett av kvikkleire, og vi føler oss ikke beroliget av at NVE kom med klarsignal en ukes tid før valget i september 2023. Vi er rett og slett redd for at det skal skje noe med husene som blir igjen og med oss som bor her.

Det kommer til å bli en stor belastning å bo her i byggeperioden. Både fordi vi har fått beskjed om at deler av tomta skal leies i byggeperioden og skal senest være ferdig ett år etter at fastlandsforbindelsen er ferdig. Vi savner at vi får tilbud om å bo et annet sted betalt av Færder kommune i de verste periodene.

I tillegg vil Bekkevei-prosjektet med alt som skal gjøre bli ekstra dyrt. Det har vi fått bekreftet fra flere hold.

Fagrapport Punkt 7

Matjord -Bruk av dyrket mark i prosjektet

I den senere tid har vi og flere med oss blitt mer oppmerksom på at dyrket mark skal brukes til å dyrke mat. Det er slik at vi har sett og opplevd hvordan dette har endret seg under krigen i Ukraina. Derfor mener vi at det må unngås å bruke dyrket mark. Se link til artikkel i Vårt Land i begynnelsen av oktober vedr. bruk av matjord.

[Geir Pollestad vil skriva brev til alle kommunar og be dei følga opp vern av matjord – Vårt Land \(vl.no\)](#)

Fagrapporter Punkt 23 -6.5

Anleggsgjennomføring

Massedeponi

Hele delen av prosjektet virker veldig usikkert og absolutt ikke ferdigbehandlet. Det er rett og slett skremmende å lese.

Utdrag fra Kristoffer Colban Eriksens klage datert 17.11.2023:

«IV Manglende utredning av mulige konsekvenser av massehåndtering og ingen massehåndteringsrapport (fagrappport)

Massehåndteringen vil utvilsomt føre til store negative konsekvenser for miljø og samfunn, men disse konsekvensene har ikke blitt utredet nærmere. Det er viktig at konsekvensene klargjøres, avveies og minimeres gjennom planlegging og skadereduserende tiltak, uten at vi kan se at dette har blitt gjort.

Vi vet lite eller ingenting om hvilke konsekvenser massehåndteringen vil ha for natur-, landskap-, friluft- og landbrukshensyn. I tillegg vil støy, støv og trafikkulempes fra både massetransport og områder for massehåndteringen gi store negative konsekvenser for nærmiljøet. Det er heller ingen interkommunal planberedskap for masseforvaltningen med tanke på at massene etter stor sannsynlighet skal fraktes fra en øy med kun en fastlandsforbindelse. Alle disse konsekvensene mener vi burde vært utredet i tråd med KU-forskriften med tanke på omfanget av massene og vi ber klageinstansen vurdere dette nærmere.»

Tegninger Punkt 43

Vi er enig med og støtter Gunnar Holmeng i hans kommentarer og betenknninger

Alle som må flytte fra husene sine og som får forringet livskvalitet, er fortvilet over denne løsningen. Vi som har fått beskjed om stripeerverv, vet at det vil berøre oss mye mer enn et par meter. Vi får trolig arbeidet nesten inn mot husveggen.

Eller hva med hun som bor i krysset Kirkeveien / Kolbergveien og får rundkjøringen i det krysset helt inn på trappa. Vi sover ikke godt om natten. Hvilken kompensasjon får vi? Noen kroner for å «leie» bort tomte. Ikke noe å snakke om, sier Veivesenet i et møte vi har vært på. Vi må bare bo i elendigheten. Alle vi har snakket med, sier at Bekkeveien blir spesielt belastet.

Ref. til viktige dokumenter som vi støtter fullt ut

Ref. til:

«Klage på vedtak av detaljregulering nr. 2019001 – Ny fastlandsforbindelse vedtatt 06.09.23»

Fra Kristoffer Colban Eriksen 17.11.2023

Ref. til:

«Klage på vedtak av detaljregulering nr. 2019001 – Ny fastlandsforbindelse fra Færder (KS-sak Færder kommune 081/23).»

Fra Naturvernforbundet i Tønsberg og Færder, datert 27. oktober 2023.

Vennlig hilsen

Solveig og Tormod Fredriksen

Åkerveien 13

3120 Nøtterøy

20. november 2023

19/2479 (29)
MOTTATT 97
24 NOV. 2023

RAINER OFF
MIDTÅSVEIEN 12

3128 NØTTERØY

Nøtterøy, den 15.11.23

TIL

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

Via Færder kommune

Postboks 250 Borgheim

3163 Nøtterøy

REF: 23/08194 Ny fastlandsforbindelse fra Færder

KLAGE på detaljregulering nr. 2019001 - Ny fastlandsforbindelse fra Færder –

I merknadsrapporten har dere svart på innspillene i forbindelse med høringen om ny fastlandsforbindelse og ordnet innspillene etter temaer. Jeg refererer i min klage til denne tema-nummereringen, i usortert rekkefølge.

Tema 13: Kostnader og finansiering

1. I avsnitt 2.13.1 heter det at «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.» Planen ble vedtatt den 6.09.2023, altså temmelig nøyaktig ett år etter de siste beregningene. I denne perioden har det vært en generell **sterk** pris- og lønnsvekst, men spesielt sterkt når det gjelder enkelte byggematerialer som betong. Bare et avsnitt under påpeker dere: «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.» Dere nevner ikke de **viktigste grunnene** til prisstigningen i byggebransjen, som de **enormt økte energiprisene** (Tyskland har stengt sine siste 3 atomkraftverk og må importere mer og mer energi fra utlandet (spesielt Norge og Frankrike), og de stadig dyrere **CO2-sertifikatene** som rammer betongindustrien ekstra hardt. **Denne utviklingen vil ifølge alle økonomer fortsette å øke i årene fremover, ikke flate ut!**
2. Å vedta noe på grunnlag av falske og foreldete tall må anses som useriøst. Dersom dere ønsker å skape tillit til deres vedtak og planer bør det sluttet med alle forsøk å «forskjønne» tallene for offentligheten. Slutt endelig med å snakke separat om fastlandsforbindelsen og komplett bypakke-prosjekt, den ene med en prislapp på 4,7 mrd.kr. (2022), den andre på 6,6 mrd. (2022). Dersom man legger til grunn en moderat prisvekst (lønn, CO2-sertifikater mm) på 5% p.a., så ligger prislappen allerede nå – høsten 2023 – på 6,915 mrd., 2024 på 7,261 mrd., 2025 på 7,623 mrd. Det er vel usannsynlig at byggingen starter før dette tidspunktet, dvs: **PROSJEKTET VIL KOMME PÅ SNAUE 8 MRD. NKR. FØR BYGGINGEN HAR STARTET.** Dere kan gjerne kalle mine beregner for spekulative, men gjerne kom med en alternativ beregning dere mener er korrekt, så får vi i 2025 se hvem som var nærmere realiteten! Men viktigst av

alt: presenter og dokumenter en ærlig, detaljert kostnadsberegning, inkludert de 10% usikkerhet. Og all erfaring viser jo at den slags prosjekter alltid blir dyrere enn beregnet, aldri billigere!

3. Det er avgjørende at bypakka ses under ett, utbygging av Semslinna Fv. 300 er en BETINGELSE for prosjektet fastlandsforbindelse, likeså en ny kanalbro (alternativt ferjeforbindelse) på Kaldnes for myke trafikanter.
4. Bomsystemet med 2-veis-innkreving, timesregelen og plasseringen virker greit, med ett unntak: bomstasjonen ved Presterød bør plasseres lenger ut mot llebrekke. Det er ingen grunn til at beboere på Tolvsrød og Ringshaug som pendler til jobb i Oslo skal slippe å betale bompenger. Eventuelt må 2 bomstasjoner etableres på utfallsveiene.
5. En avgift på ca. 10kr/passering for E-bil etter rabatt høres greit ut, men jeg betviler sterkt at prosjektet kan finansieres med en slik avgift. Jeg gjør oppmerksom på at EU forbyr alt salg av biler med forbrenningsmotor allerede fra 2035, dvs. kort tid etter at veien står ferdig vil ALLE passeringer av privatbiler være på den laveste satsen. **Jeg ønsker å se en seriøs beregning** av forventede inntekter, med antall passeringer/dag totalt på bomstasjonsnettet samt finansierings- og nedbetalingsplan for hele prosjektet som med den ovennevnte renten vil nærme seg 10 mrd. Kr dersom man anslå at prosjektet står ferdig i 2030. Jeg tipper at man med de prosjekterte bompengesatsene ikke en gang får dekket de årlige renteutgiftene for prosjektet! Altså enda en gang et forsøk på å desinformere befolkningen i håp om at protestene mot gigant-prosjektet gir seg!
6. Jeg reagere dessuten på at man ikke avsetter noen midler i prosjektet til fremtidig vedlikehold. Det er enorme kostnader som vil ramme to forholdsvis små kommuner som **snøskred**, penger som mangler andre steder, i skole- og pleiesektoren, og ikke minst i å gjøre kommunen mer miljøvennlig.
7. Jeg forlanger at det foretas en folkeavstemning i Tønsberg og på Nøtterøy/Tjøme på grunnlag av realistisk beregnede bompengesatser, for å se om folk spesielt i Tønsberg er villig til å betale disse.

Tema 11: Grunnerverv

1. Eiendommen min er Midtåsveien 12 og er markert på de såkalte W-tegninger som et areal som midlertidig skal beslaglegges under bygging. Arealet det gjelder er forholdsvis liten, men det innebærer demolering/flytting av et dyrt veksthus, en nybygd bod (samme areal og utforming som den opprinnelige fra 1970-tallet) og et fint hageanlegg med skifertrapper, kostbar beplantning samt noen gamle bøketrær.
2. Alt dette skal tilbakeføres etter endt byggeprosess. Men i tillegg til kostnadene for leie og istandsetting av tomtebiten kommer kostnader for tort og svie og hotellopphold under byggeperioden. Vi har prøvd å selge huset vårt, men hvem ønsker å kjøpe en tomt som om noen år blir rasert av gravemaskiner og lastebiler, med direkte utsikt til grave-, sprengnings- og borearbeider? (Huset vårt blir nærmeste nabo til Tunnel-åpningen på Ramdal.) Frem til ferdigstillingen føler vi oss komplett låst og fengslet til denne plassen, fordi huset er umulig å selge til den markedsprisen den er verdt. Jeg har bodd i huset i 28 år, dvs. gjennom nesten et helt arbeidsliv investert penger i modernisering, drenering, oppussing av stedet, samt etablert en vidunderlig hage. Nå skal denne innsatsen utslettes ved at vi er nødt til å selge huset opptil flere millioner under pris!?

3. **Vi er villige til å overlate huset til kommunen til markedspris**, og vi mener bestemt at dette er en rimeligere løsning for begge parter: tomten kan midlertidig brukes som lagringsplass for masser og etter endt byggeprosess selges igjen. Dersom Arild Vestbø har rett i det han påstår: at eiendommene med så gunstig tilknytning til E18 og nærhet til byen (ny kanalbru eller ferje) vil snarere øke i verdien med den nye veien, så vil kommunen til og med kunne tjene på en slik løsning. Og vi kan gå videre med å finne oss et mere **alderstilpasset** sted. Vi kan dessverre ikke vente til dette prosjektet kanskje en dag blir ferdigstilt.
4. Ethvert menneske med litt empati må reagere på det misforholdet, at de som er direkte berørt av traseen får erstattet ikke bare husets verdi, men får betalt flytte-, advokat- og meglerutgifter, i tillegg til å få en erstatning som i mange tilfeller overstiger husets verdier. (Dette ifølge kompetente eiendomsmeglere som har vært involvert i verdivurdering av akkurat disse husene.) Mens de som har eiendommer rett ved siden av får ingenting annet enn støv og bråk og rasering av tomter! Det er rett og slett for BILLIG å bare henvise til Norges lover som gjelder under slike prosesser. Her bør det vises skjønn og forståelse, og den tidligere ordføreren Jonstang har i samtaler med meg alltid påpekt at man må finne rimelige og individuelle, akseptable løsninger i slike tilfeller. Husk også at det å innløse noen flere eiendommer koster bare en brøkdel av de årlige prisstigningene til prosjektet. Og kanskje man kommer til og med tidligere i gang med byggingen dersom man viser gjensidig imøtekommenhet!?

Tema 1 og 2: Bakgrunn og mål/ tidligere utredninger

1. Hovedmål for prosjektet var **bedre fremkommelighet og en mindre sårbar fastlandsforbindelse** for Nøtterøy og Tjøme. Sitat: «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 (HVORFOR?), miljøvennlig transport og effektivitet (HVORFOR?). 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. **» (Merknadsrapport side 17). Det hele er meningsløs, ubegrunnet nonsens som bare har en eneste hensikt: å tåkelegge fordelene med denne veien fordi noen politikere i Tønsberg ikke **ønsket** løsningen. De vil heller at Tønsbergs trafikkproblemer løses på Nøtterøy-beboernes rygg. Men for dere som er så glad i å bruke penger som ikke er deres: en parallell bro er **MINST LIKE ROBUST** som den nye veien, det har den gamle brua **BEVIST**, den har nemlig gjort tro og god tjeneste i 70 år uten jeg vet om noen alvorlig svik. Dessuten har vi **BYGD OG BETALT** deler av den opprinnelige løsningen (Frodeåstunnelen som en fremtidsrettet forbindelse mot E18) gjennom bompengeskjening i bypakke 1). **Jeg vil ha tilbake de pengene jeg betalte, fordi de var innkrevd som del av ny fastlandsforbindelse!**

2. Den nye tunnelen gjennom Teieskogen blir planlagt som En-felts-vei med motgående trafikk, **på ingen måte noen robust vei!** Dere legger opp til farlige trafikkuhell i tunnelen med mulige branntilfeller og langvarig stenging av veien, altså tilbake til gode gamle kanalbru. Og alle som har pendlet til jobb på E18 vet hvor ofte tunneler og bruer er stengt pga. vedlikeholdsarbeider, og det kort tid etter ferdigstillelse! Når man bruker 9 mrd kr. Skatte- og bompenger og er villig til å ødelegge populære og sårt trengte boligområder, så bør man i hvert fall få noe som er TILSVARENDE BEDRE enn det eksisterende.

*Hva er prissatte virkninger? Begrunnelse? Man nøyer seg med løse påstander.

** Ja, når man går ut fra nåværende ringvei, men det er jo ingenting i veien til å utvide til 2 felt i hver retning. Da er den for en brøkdel av pengene mer enn egnet til å løse fremtidens transportbehov.

5: Samfunnssikkerhet og beredskap

Sitat: «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. 25 De direkte- og indirekte økonomiske tapet estimeres til 200-1000 millioner kroner. Kostnadene er knyttet til reparasjon av bru, drift av nødbru, teknisk vedlikehold, verditap i manglende leveranser av varer og tjenester, følgeeffekter og normalisering.» En økonom i en hvilken som helst privat bedrift som så løssluppet sjonglerte med tall, uten å konkretisere de, ville fått sparken umiddelbart. Det store gapet mellom tallene beviser jo hvor useriøse de er. Kostnadene ligger ikke i nærheten og har bare til hensikt å svartmale løsningen med parallell kanalbro. Hvorfor analyserer dere ikke historiske fakta i stedet? Hvor mye har det kostet til nå når brua en sjelden gang ikke fungerte?!

14: Regional og lokal utvikling

Mange fine ord og målsetninger her. Sitat: «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.» Feil og direkte manipulerende. Riktig er derimot: god logistikk lar seg fullt og helt realiseres av andre veialternativer. Grunnen til at bedriftene flytter ut av kommunen er mye mer dette: Færder kommune kan ikke bestemme seg om de vil være landbrukskommune eller voksende, bedriftsvennlig kommune. Da trengs det først og fremst **tomter**. En ekspanderende bedrift MÅ flytte fordi det ikke finnes utviste næringsarealer! Det samme gjelder boligbygging. Allerede nå reduseres tomtene til størrelser på 400 – 300 m², med tilsvarende press på tomteprisene og mindre attraktivitet for barnefamilier. Færder ønsker økt tilflytting (= økte skatteinntekter), men uten at man gir opp en eneste kvadratmeter beitemark. At denne tolkningen av Færder kommunes politikk stemmer beviser jo begrunnelsen for hvorfor Vestfjordforbindelsen ikke var ønskelig!

Men går man tilbake i tiden da Vestskogen boområde ble tilrettelagt, i dag en av de mest ettertraktede områder på Nøtterøy: store tomter til en overkommelig pris: den gangen visste man hvordan man skaper fremtidige skatteinntekter!

*Jeg protesterer på det sterkeste på at Kaldnes her blir fremstilt som fremtidig industriområde:

1. Dette området til Tønsberg kommune (som vil dra nytte av inngående skatteinntekter).
2. Problemene (=biler, tungtrafikk) overlates Færder kommune og de berørte innbyggere. Jeg grøsser ved tanken av utbygging av Kaldnes som industriområde med tungtrafikk durende i oppoverbakke til den fremtidige rundkjøringen (tidligere Europris)!
3. Hvis det er Nøtterøys eneste svar på fremtidig næringsutvikling, så kan dere pakke sammen umiddelbart!

6: Trafikk

2.6.2 og 2.6.4

1. Til tross for mine høringsinnspill tvilholder planen på en fartsgrense på 50 km/t ved innkjøring i rundkjøringene. På strekningen Amundrødveien – Munkerekkeveien er det allerede i dag **innført en fartsgrense på 40 km/t nesten langs hele veien fom. Kjærnsveien til avkjøring Vestliveien**, for så å øke farten trinnvis til 60 km/t der den nye rundkjøringen skal bygges på Ramdal. Det er absurd at man over flere kilometer kjører i 40 km/t, for så å øke farten inn i rundkjøringen!! Den lave fartsgrensen er jo berettiget ettersom det ikke finnes bra nok veier for myke trafikanter. **MEN REDUKSJON I FARTSGRENSEN ER OGSÅ DET VIKTIGSTE VIRKEMIDDEL FOR Å REDUSERE STØYBELASTNINGEN, I TILLEGG TIL MYK OG STØYREDUSERENDE ASFALT. DET MÅ JO UTTRYKES BERETTIGET TVIL OM STØYSKJERMER I EN DALSENKE SOM RAMDÅL VIL KUNNE BIDRA TIL TILFREDSSTILLENDEN REDUKSJON AV STØY FOR DE BERØRTE EIENDOMMENE; SÅ HVORFOR IKKE GJØRE TILTAK ALLEREDE DER STØYEN OPPSTÅR.** Nils Brandt ga på et møte med meg uttrykk for at man ikke kunne forlange at bilister som har kjørt flere km gjennom Teie-tunnelen plutselig skal senke farten til 40 km/t. Jo, **akkurat det kan man og bør man gjøre**, for den nye fastlandsforbindelse skal skaffe en ny og stabil veiforbindelse, **DEN HAR IKKE TIL HENSİKT Å SKAFFE FOLK PÅ ØSTKANTEN AV ØYA EN SUPERRASK FORBINDELSE TIL E18 PÅ BEKOSTNING AV den berørte befolkningen. MENNESKENE MÅ PRIORITERES, IKKE BILTRAFIKKEN!**
2. Dessuten: en fartsgrense på 70 km/t i denne tunnelen, som etter slanking av prosjektet er med motgående trafikk, må uansett anses som uforsvarlig.
3. I tillegg er det helt nødvendig med merkete fotgjengeroverganger i Munkerekkeveien som blir **SKILTET OG SIKRET MED FARTSHUMPER**. I dag finnes det en snarvei for gående mellom Midtåsveien og Munkerekkeveien langs Midtåsveien 8. Den vil ikke kunne brukes lenger av myke trafikanter dersom det settes opp støyskjermer langs Munkerekkeveien. Her bør det planlegges en åpning med tilhørende fotgjengerovergang i Munkerekkeveien. Dersom det ikke skjer, tvinger man myke trafikanter fra Midtåsveien som ønsker å komme seg til Kaldnes/Tønsberg å gå/sykle først noen km i retning sør til en passende overgang på Munkerekkeveien, for så å gå samme

strekning mot nord for å komme til undergangene ved den nye rundkjøringen: **ingen god tilrettelegging for de som ønsker å gå/sykle istedenfor å bruke bil.**

Konklusjon:

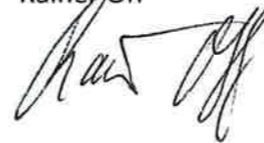
Jeg nøyter meg med de få kommentarene til et tvers igjennom elendig gjennomtenkt prosjekt som skaper like mange fremtidige trafikk- og økonomiske problemer som det påstår at det løser. Det er i tillegg gjennomsyret av politisk- interesseledet argumentasjon som ikke holder stikk i en nøytral og seriøs betraktning og tjener ikke befolkningens, men bare en liten gruppes beste.

Jeg har nok for lenge siden gitt opp håpet om at noen av dere er villig til å lytte på fornuftige argumenter, men en ting forlanger jeg:

At dere presenterer detaljerte, presise og ærlige tall for prosjektet før det første spadestikk gjøres!

Med mindre vennlige hilsener,

Rainer Off



22/1354 30(99)
MOTTATT

(1) Avsender
Bård Freddy Christensen

Melding om rett til å klage over forvaltningsvedtak
(Forvaltningslovens § 27 tredje ledd)

22 NOV. 2023

(2) Dato
8/11-23

(3) Mottaker
Færder kommune

(4) Klageinstans
Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

Denne meldingen gir viktige opplysninger hvis du ønsker å klage på et vedtak du har fått underretning om.

Klagerett Du kan ha rett til å klage på vedtaket, jf. forvaltningsloven § 28.

Hvem kan du klage til? Klagen sender du til kommunen. Hvis kommunen ikke tar klagen til følge, sendes den videre til klageinstansen for endelig avgjørelse. Klageinstansen vil selv underrette om sitt vedtak.

Klagefrist Klagefristen er tre uker fra du har mottatt vedtaket, jf. forvaltningsloven § 29. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt før fristen går ut. Dersom du klager for sent, kan kommunen avvise klagen. Du kan søke om å få forlenget fristen. Dette betinger grunnlagt søknad til kommunen før klagefristen går ut.

Rett til å kreve begrunnelse Dersom du mener kommunen ikke har begrunnet vedtaket, kan du kreve begrunnelse før fristen går ut. Ny klagefrist blir da regnet fra den dagen du mottar begrunnelse.

Innholdet i klagen Det må presiseres:
- hvilket vedtak det klages på
- årsaken til at det klages
- den eller de endringer som ønskes
- eventuelt andre opplysninger som kan ha betydning for vurderingen av klagen.

Klagen må undertegnes og dateres.

Utsetting av gjennomføringen av vedtaket Et vedtak kan normalt iverksettes så snart det er fattet. Du kan imidlertid anmode om å få utsatt gjennomføringen av vedtaket til klagefristen er ute eller til klagen er avgjort, jf. forvaltningsloven § 42.

Rett til å se saksdokumentene Med visse begrensninger har du rett til å se dokumentene i saken, jf. offentleglova § 3. Kommunen har åpen innsynsløsning via kommunens hjemmesider.

Kostnader ved klagesaken Du kan søke om å få dekket utgifter til nødvendig advokathjelp etter reglene om fritt rettsråd. Vanligvis gjelder visse inntekts- og formuesgrenser. Statsforvalteren eller din advokat kan gi nærmere opplysninger om dette. Hvis vedtaket er blitt endre til din fordel, kan du etter forvaltningsloven ha krav på å få dekket vesentlige kostnader som har vært nødvendige for å få endret vedtaket. Klageinstansen vil kunne orientere deg om retten til å kreve slik dekning.

Adgang til søksmål Eventuelt søksmål om gyldigheten av forvaltningsvedtaket eller krav om erstatning som følge av vedtaket kan ikke reises uten at adgangen til å klage over vedtaket er benyttet, og at klagen er avgjort av den høyeste klageinstans som står åpen, jf.



167.91

167#1171.8678cc06-18da-4cf4-b561-d3682e2852e5

forvaltningsloven § 27 b.

Klage til Sivilombudet

Hvis du mener du har vært utsatt for urett fra den offentlige forvaltnings side, kan du klage til Sivilombudet.

Sivilombudet kan ikke selv endre vedtaket, men kan gi sin vurdering av hvordan den offentlige forvaltning har behandlet saken, og om det er gjort eventuelle feil eller forsømmelser.

Særlige opplysninger

Vi kan ikke under noen omstendigheter forstå at det er mulig å legge en vei fra naboen over vår eiendom. Dette forringer vår eiendom veldig.

M. U. h. Lusbeth og Freddy

Lundgaardveien 7

G. B. 1/740

Christensen

Lundgaardveien 12
320 Nøtterøy