



Saksbehandler: Anne Delbeck
Telefon:
Kommuneutvikling

Ny fastlandsforbindelse fra Færder kommune - Sluttbehandling av reguleringsplan nr. 2019001.

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Hovedutvalg for kommunalteknikk	23.08.2023	132/23
Formannskap	30.08.2023	103/23
Kommunestyret	06.09.2023	081/23
Klima og miljøråd	21.08.2023	039/23

Kommunedirektørens innstilling

1. Detaljregulering nr. 2019002 Ny fastlandsforbindelse fra Færder, datert 04.01.23, endret 30.06.23 med tilhørende bestemmelser av samme dato vedtas, jf. plan- og bygningsloven § 1212.
2. Følgende reguleringsplaner oppheves der de overlappes av ny plan, jf. pbl. § 12-14:
 - Reg. plan nr. 5 Ramdal, vedtatt 03.04.1974
 - Reg. plan nr. 112 Teieskogen sydøstre del, vedtatt 07.05.1974
 - Reg. plan nr. 113 Valhalla-Midtåsen, vedtatt 07.05.1974
 - Reg. plan nr. 116 Teieskogen, vedtatt 16.02.2005
 - Reg. plan nr. 133 Strandveien syd, vedtatt 06.05.1976
 - Reg. plan nr. 147 Del av Rv. 308 og 309 ved Teie, vedtatt 27.07.1978
 - Reg. plan nr. 152 Rv. 308 m/gang/sykkelvei og adkomster fra Grindstuveien til Kjernås, vedtatt 16.09.2008
 - Reg. plan nr. 153 Glitre gartneri, vedtatt 05.02.1987
 - Reg. plan nr. 178 Landbruksplan nr. 2 Frogner m.m., vedtatt 11.06.1980
 - Reg. plan nr. 179 Landbruksplan nr. 3 Hjortnes-Skjæret, vedtatt 21.04.1981
 - Reg. plan nr. 190 Rambergåsen, vedtatt 27.01.1986
 - Reg. plan nr. 194 Industriområdet Kaldnes, vedtatt 23.01.1986
 - Reg. plan nr. 276 Del av eiend. gbnr. 3/1, 3/123, 3/133 m.fl., vedtatt 27.03.1996
 - Reg. plan nr. 292 Gang-/sykkelvei m.m. Kolbergveien, vedtatt 26.09.2001
 - Reg. plan nr. 335 Kirkeveien-Thueveien, vedtatt 06.09.2007
 - Reg. plan nr. 348 Teie idrettspark, skoler m.m., vedtatt 24.10.2007
 - Reg. plan nr. 5 E-1 Ramdal, endring, vedtatt 20.07.1979
 - Reg. plan nr. 194 E-1 Industriområdet Kaldnes endring, vedtatt 25.03.1992

Reg. plan nr. 2011004 Grindløkken, vedtatt 10.12.2014
Reg. plan nr. 2012004 Fjellveien 30-34, vedtatt 09.10.2013
Reg. plan nr. 2012006 Fjellveien 24, vedtatt 07.05.2014.

Innkome forslag:

Protokolltilførsel fra Færder FrP, foreslått av Anders Mathisen, Fremskrittspartiet

Færder FrP stemmer for arealplanen for å frembringe tilstrekkelig informasjon om bypakkens innhold, økonomi og andre konsekvenser til at den kan legges ut til folkeavstemning før endelig vedtak fattes og bompengeproposisjonen sendes Stortinget.

Tillegg til utsettelsesforslag som blei nedstemt i formannskapet., foreslått av Jørn Magdahl, Felleslista Rødt/Sosialistisk Venstreparti

Det mangler en beregning av økt klimaavtrykk som følge av at Ramberg-Smørbergløsningen vil gi økt kjørelengde. Det mangler en analyse av om forutsetningen med bussfiler fra Teie veidele og til byen og motsatt kan opprettholdes med det kjøremønsteret som blir følgen av dette alternativet.

Protokollmerknad hvis innstillingen blir realitetsbehandlet og vedtatt:, foreslått av Jørn Magdahl, Felleslista Rødt/Sosialistisk Venstreparti

Et mål med Tønsberg-pakka har vært at trafikkvekst skal tas med buss, sykkel og gange. Dette har en klimabegrunnelse. Det er derfor sterkt kritikkverdig at det ikke foreligger noen analyse av hvor mye Ramberg-Smørbergløsningen vil øke kjørelengden og klimaavtrykket. På samme måte er det kritikkverdig at det ikke er analysert om den klare forutsetningen om at et felt hver veg mellom Teie veidele og byen skal forbeholdes buss (+), kan opprettholdes med det kjøremønsteret som vil følge av Ramberg-Smørbergalternativet. Mange vil nok fortsette å kjøre bil over Kanalen når de skal til byen eller i nærheten.

Færder Senterparti, foreslått av Richard Fossum, Senterpartiet

Utsette saken med følgende begrunnelse:

Dokumentasjonen i saken er mangelfull og ikke fullstendig
Reguleringsplanen omfatter ikke hele strekningen mellom Smidsrødveien og E18
Kostnadsanslaget er ikke begrunnet
Konsekvensene av trafikksituasjonen på nordre Nøtterøy, håndtering av tunellmasser på Nøtterøy, matjordforvaltning og luftetårn i Teieskogen er ikke tilstrekkelig utredet

Klima og miljøråd 21.08.2023:

Behandling:

- Saken ble drøftet.
- Følgende uttalelse enstemmig vedtatt: Klima- og miljørådet forventer at utslippsmålene i Færder kommunes klima- og energiplan følges opp i prosjektgjennomføringen. For øvrig tar klima- og miljørådet saken til orientering.

KR- 039/23 Vedtak:

Klima- og miljørådet forventer at utslippsmålene i Færder kommunes klima- og energiplan følges opp i prosjektgjennomføringen. For øvrig tar klima- og miljørådet saken til orientering.

Hovedutvalg for kommunalteknikk 23.08.2023:

Behandling:

Utsettelse, foreslått av Anine Stousland, Miljøpartiet De Grønne

Saken utsettes og sendes tilbake til administrasjonen for å ferdigstille avklaringer av matjordplan, innsigelse vedr kvikkleire fra NVE, massehåndteringsplan og kartlegging av konsekvens for Våtmark IIene, vipe og hekkende vandrefalk i Rambergåsen.

Klima- og miljørådets vedtak av 21.08.23 i sak 039/23 ble referert i møte.

Innleid konsulent N. Brandt fra Statens Vegvesen til Vestfold og Telemark fylkeskommune orienterte i saken.

Votering

A. Stouslands utsettelsesforslag falt med 5 mot 6 stemmer (Mdg, Sp, FRSV) .

Kommunedirektørens innstilling vedtatt med 6 mot 5 stemmer (Mdg, Sp, FRSV).

HFK- 132/23 Vedtak:

1. Detaljregulering nr. 2019002 Ny fastlandsforbindelse fra Færder, datert 04.01.23, endret 30.06.23 med tilhørende bestemmelser av samme dato vedtas, jf. plan- og bygningsloven § 1212.
2. Følgende reguleringsplaner oppheves der de overlappes av ny plan, jf. pbl. § 12-14:
 - Reg. plan nr. 5 Ramdal, vedtatt 03.04.1974
 - Reg. plan nr. 112 Teieskogen sydøstre del, vedtatt 07.05.1974
 - Reg. plan nr. 113 Valhalla-Midtåsen, vedtatt 07.05.1974
 - Reg. plan nr. 116 Teieskogen, vedtatt 16.02.2005
 - Reg. plan nr. 133 Strandveien syd, vedtatt 06.05.1976
 - Reg. plan nr. 147 Del av Rv. 308 og 309 ved Teie, vedtatt 27.07.1978
 - Reg. plan nr. 152 Rv. 308 m/gang/sykkelvei og adkomster fra Grindstuveien til Kjernås, vedtatt 16.09.2008
 - Reg. plan nr. 153 Glitre gartneri, vedtatt 05.02.1987
 - Reg. plan nr. 178 Landbruksplan nr. 2 Frogner m.m., vedtatt 11.06.1980
 - Reg. plan nr. 179 Landbruksplan nr. 3 Hjortnes-Skjæret, vedtatt 21.04.1981
 - Reg. plan nr. 190 Rambergåsen, vedtatt 27.01.1986
 - Reg. plan nr. 194 Industriområdet Kaldnes, vedtatt 23.01.1986
 - Reg. plan nr. 276 Del av eiend. gbnr. 3/1, 3/123, 3/133 m.fl., vedtatt 27.03.1996
 - Reg. plan nr. 292 Gang-/sykkelvei m.m. Kolbergveien, vedtatt 26.09.2001
 - Reg. plan nr. 335 Kirkeveien-Thueveien, vedtatt 06.09.2007
 - Reg. plan nr. 348 Teie idrettspark, skoler m.m., vedtatt 24.10.2007
 - Reg. plan nr. 5 E-1 Ramdal, endring, vedtatt 20.07.1979
 - Reg. plan nr. 194 E-1 Industriområdet Kaldnes endring, vedtatt 25.03.1992
 - Reg. plan nr. 2011004 Grindløkken, vedtatt 10.12.2014
 - Reg. plan nr. 2012004 Fjellveien 30-34, vedtatt 09.10.2013
 - Reg. plan nr. 2012006 Fjellveien 24, vedtatt 07.05.2014.

Formannskap 30.08.2023:

Behandling:

Utsettelsesforslag fra Færder Sp, foreslått av Richard Fossum, Senterpartiet
Saken utsettes med følgende begrunnelse:

- ☒ Reguleringsplanen omfatter ikke hele strekningen mellom Smidsrødveien og E18
- ☒ Konsekvensene av trafikksituasjonen på nordre Nøtterøy, håndtering av tunnelmasser på Nøtterøy, matjordforvaltning og luftetårn i Teieskogen er ikke tilstrekkelig utredet

Forespørsel fra Færder Sp, foreslått av Richard Fossum, Senterpartiet

Jeg ber om skriftlig bekreftelse på at vår egenandel kan dekkes av kommunale planprosjekter som verken er tidfestet, planlagt eller finansiert.

Utsettelsesforslaget fra Richard Fossum (Sp) falt med 8 mot 3 (2Sp,FRSV).

Hovedutvalgets innstilling vedtatt med 7 mot 4(2Sp,Mdg,FRSV).

FS- 103/23 Vedtak:

1. Detaljregulering nr. 2019002 Ny fastlandsforbindelse fra Færder, datert 04.01.23, endret 30.06.23 med tilhørende bestemmelser av samme dato vedtas, jf. plan- og bygningsloven § 1212.
2. Følgende reguleringsplaner oppheves der de overlappes av ny plan, jf. pbl. § 12-14:
 - Reg. plan nr. 5 Ramdal, vedtatt 03.04.1974
 - Reg. plan nr. 112 Teieskogen sydøstre del, vedtatt 07.05.1974
 - Reg. plan nr. 113 Valhalla-Midtåsen, vedtatt 07.05.1974
 - Reg. plan nr. 116 Teieskogen, vedtatt 16.02.2005
 - Reg. plan nr. 133 Strandveien syd, vedtatt 06.05.1976
 - Reg. plan nr. 147 Del av Rv. 308 og 309 ved Teie, vedtatt 27.07.1978
 - Reg. plan nr. 152 Rv. 308 m/gang/sykkelvei og adkomster fra Grindstuveien til Kjernås, vedtatt 16.09.2008
 - Reg. plan nr. 153 Glitre gartneri, vedtatt 05.02.1987
 - Reg. plan nr. 178 Landbruksplan nr. 2 Frogner m.m., vedtatt 11.06.1980
 - Reg. plan nr. 179 Landbruksplan nr. 3 Hjortnes-Skjæret, vedtatt 21.04.1981
 - Reg. plan nr. 190 Rambergåsen, vedtatt 27.01.1986
 - Reg. plan nr. 194 Industriområdet Kaldnes, vedtatt 23.01.1986
 - Reg. plan nr. 276 Del av eiend. gbnr. 3/1, 3/123, 3/133 m.fl., vedtatt 27.03.1996
 - Reg. plan nr. 292 Gang-/sykkelvei m.m. Kolbergveien, vedtatt 26.09.2001
 - Reg. plan nr. 335 Kirkeveien-Thueveien, vedtatt 06.09.2007
 - Reg. plan nr. 348 Teie idrettspark, skoler m.m., vedtatt 24.10.2007
 - Reg. plan nr. 5 E-1 Ramdal, endring, vedtatt 20.07.1979
 - Reg. plan nr. 194 E-1 Industriområdet Kaldnes endring, vedtatt 25.03.1992
 - Reg. plan nr. 2011004 Grindløkken, vedtatt 10.12.2014
 - Reg. plan nr. 2012004 Fjellveien 30-34, vedtatt 09.10.2013
 - Reg. plan nr. 2012006 Fjellveien 24, vedtatt 07.05.2014.

Kommunestyret 06.09.2023:

Behandling:

Protokolltilførsel fra Færder FrP, foreslått av Anders Mathisen, Fremskrittspartiet

Færder FrP stemmer for arealplanen for å frembringe tilstrekkelig informasjon om bypakkens innhold, økonomi og andre konsekvenser til at den kan legges ut til folkeavstemning før endelig vedtak fattes og bompengeproposisjonen sendes Stortinget.

Tillegg til utsettelsesforslag som blei nedstemt i formannskapet., foreslått av Jørn Magdahl, Felleslista Rødt/Sosialistisk Venstreparti

Det mangler en beregning av økt klimaavtrykk som følge av at Ramberg-Smørbergløsningen, vil gi økt kjørelengde. Det mangler en analyse av om forutsetningen med bussfiler fra Teie veidele og til byen og motsatt kan opprettholdes med det kjøremønsteret som blir følgen av dette alternativet.

Protokollmerknad hvis innstillingen blir realitetsbehandlet og vedtatt:, foreslått av Jørn Magdahl, Felleslista Rødt/Sosialistisk Venstreparti

Et mål med Tønsberg-pakka har vært at trafikkvekst skal tas med buss, sykkel og gange. Dette har en klimabegrunnelse. Det er derfor sterkt kritikkverdig at det ikke foreligger noen analyse av hvor mye Ramberg-Smørbergløsningen vil øke kjørelengden og klimaavtrykket.

På samme måte er det kritikkverdig at det ikke er analysert om den klare forutsetningen om at et felt hver veg mellom Teie veidele og byen skal forbeholdes buss (+), kan opprettholdes med det kjøremønsteret som vil følge av Ramberg-Smørbergalternativet. Mange vil nok fortsette å kjøre bil over Kanalen når de skal til byen eller i nærheten.

Færder Senterparti, foreslått av Richard Fossum, Senterpartiet

Utsette saken med følgende begrunnelse:

Dokumentasjonen i saken er mangelfull og ikke fullstendig

Reguleringsplanen omfatter ikke hele strekningen mellom Smidsrødveien og E18

Kostnadsanslaget er ikke begrunnet

Konsekvensene av trafikksituasjonen på nordre Nøtterøy, håndtering av tunellmasser på Nøtterøy, matjordforvaltning og luftetårn i Teieskogen er ikke tilstrekkelig utredet

Utsettelsesforslag fra Richard Fossum (Sp) falt med 10 (5Sp,4FRSV,UA) mot 29.

Tillegg til utsettelsesforslag fra Jørn Magdahl (FRSV) falt med 10 (4FRSV,UA,5Sp) mot 29.

Formannskapets innstilling vedtatt med 26 mot 13 (5Sp,3Mdg,4FRSV, UA).

Protokolltilførsel fra Jørn Magdahl (FRSV) følger.

Protokolltilførsel fra Anders Mathisen (Frp) følger.

KS- 081/23 Vedtak:

1. Detaljregulering nr. 2019002 Ny fastlandsforbindelse fra Færder, datert 04.01.23, endret 30.06.23 med tilhørende bestemmelser av samme dato vedtas, jf. plan- og bygningsloven § 12-12.

2. Følgende reguleringsplaner oppheves der de overlappes av ny plan, jf. pbl. § 12-14:
- Reg. plan nr. 5 Ramdal, vedtatt 03.04.1974
 - Reg. plan nr. 112 Teieskogen sydøstre del, vedtatt 07.05.1974
 - Reg. plan nr. 113 Valhalla-Midtåsen, vedtatt 07.05.1974
 - Reg. plan nr. 116 Teieskogen, vedtatt 16.02.2005
 - Reg. plan nr. 133 Strandveien syd, vedtatt 06.05.1976
 - Reg. plan nr. 147 Del av Rv. 308 og 309 ved Teie, vedtatt 27.07.1978
 - Reg. plan nr. 152 Rv. 308 m/gang/sykkelvei og adkomster fra Grindstuveien til Kjernås, vedtatt 16.09.2008
 - Reg. plan nr. 153 Glitre gartneri, vedtatt 05.02.1987
 - Reg. plan nr. 178 Landbruksplan nr. 2 Frogner m.m., vedtatt 11.06.1980
 - Reg. plan nr. 179 Landbruksplan nr. 3 Hjortnes-Skjæret, vedtatt 21.04.1981
 - Reg. plan nr. 190 Rambergåsen, vedtatt 27.01.1986
 - Reg. plan nr. 194 Industriområdet Kaldnes, vedtatt 23.01.1986
 - Reg. plan nr. 276 Del av eiend. gbnr. 3/1, 3/123, 3/133 m.fl., vedtatt 27.03.1996
 - Reg. plan nr. 292 Gang-/sykkelvei m.m. Kolbergveien, vedtatt 26.09.2001
 - Reg. plan nr. 335 Kirkeveien-Thueveien, vedtatt 06.09.2007
 - Reg. plan nr. 348 Teie idrettspark, skoler m.m., vedtatt 24.10.2007
 - Reg. plan nr. 5 E-1 Ramdal, endring, vedtatt 20.07.1979
 - Reg. plan nr. 194 E-1 Industriområdet Kaldnes endring, vedtatt 25.03.1992
 - Reg. plan nr. 2011004 Grindløkken, vedtatt 10.12.2014
 - Reg. plan nr. 2012004 Fjellveien 30-34, vedtatt 09.10.2013
 - Reg. plan nr. 2012006 Fjellveien 24, vedtatt 07.05.2014.

Protokollmerknad fra Jørn Magdahl (FRSV):

Et mål med Tønsberg-pakka har vært at trafikkvekst skal tas med buss, sykkel og gange. Dette har en klimabegrunnelse. Det er derfor sterkt kritikkverdig at det ikke foreligger noen analyse av hvor mye Ramberg-Smørbergløsningen vil øke kjørelengden og klimaavtrykket. På samme måte er det kritikkverdig at det ikke er analysert om den klare forutsetningen om at et felt hver veg mellom Teie veidele og byen skal forbeholdes buss (+), kan opprettholdes med det kjøremønsteret som vil følge av Ramberg-Smørbergalternativet. Mange vil nok fortsette å kjøre bil over Kanalen når de skal til byen eller i nærheten.

Protokollmerknad fra Anders Mathisen (Frp):

Færder FrP stemmer for arealplanen for å frembringe tilstrekkelig informasjon om bypakkens innhold, økonomi og andre konsekvenser til at den kan legges ut til folkeavstemning før endelig vedtak fattes og bompengeproposisjonen sendes Stortinget.

Vedlegg:

1. Reguleringsbestemmelser, datert 04.01.23, revidert 30.06.23.
2. Oversikt plankart
 - 2.1 Plankart nivå 2, på grunnen, tegn. nr. 101-108
 - 2.2 Plankart nivå 1, i tunnel, tegn. nr. 109
 - 2.3 Plankart nivå 3, på bru, tegn. nr. 110
3. Planbeskrivelse, datert 04.01.23, revidert 09.08.23.
4. Saksfremlegg 1.gangsbehandling.
5. Teknisk planbeskrivelse, datert 04.01.23, revidert 12.06.23.
6. Fagrapport ROS-analyse, datert 04.01.23
7. Matjordplan - foreløpig utgave, datert 04.07.23
8. Fagrapport støy, datert 04.01.23
9. Fagrapport luftkvalitet, datert 04.01.23
10. Fagrapport geoteknikk, datert 04.01.23, revidert 09.06.23.
11. Fagrapport områdestabilitet - ny - , datert 09.06.23, revidert 18.08.23
11. Fagrapport områdestabilitetsvurdering, datert 09.06.23.
12. Fagrapport ingeniørgeologisk rapport, datert 04.01.23, revidert 12.06.23.
13. Fagrapport naturmangfold, datert 04.01.23, revidert 12.06.23.
14. Fagrapport maritime kulturminner, datert 11.02.20
15. Fagrapport arkeologisk registrering del 1, datert 25.11.19
16. Fagrapport arkeologisk registrering del 2, datert 21.12.20
17. Fagrapport georadarundersøkelse, datert 26.05.20
18. Fagrapport klimagassbudsjett, datert 04.01.23, revidert 12.06.23.
19. Fagrapport ytre miljøplan, datert 04.01.23
20. Fagrapport SHA, datert 04.01.23
21. Fagrapport kapasitetsberegning, datert 15.12.22
22. Fagrapport trafikkstyring omkjøringsruter, datert 04.01.23
23. Fagrapport anleggsgjennomføring, datert 04.01.23, revidert 12.06.23.
24. Notat vurdering av flomfare, datert 19.06.23
25. Notat utslippsfri byggeplass, datert 07.08.23
26. Kontrollrapport for geologisk fagrapport, datert 05.06.23
27. Uavhengig kontroll av geoteknisk vurdering, datert 09.06.23
28. Konstruksjoner, datert 04.01.23, revidert 12.06.23.
31. Forprosjekt tunneler, datert 04.01.23, revidert 12.06.23.
32. Forprosjekt bru, datert 04.01.23
33. Veitegninger A-B, datert 04.01.23, revidert 12.06.23.
34. Veitegninger C-F, datert 04.01.23, revidert 12.06.23
35. Veitegninger GH-K, datert 04.01.23, revidert 12.06.23
36. Tegninger W grunnverv, datert 04.01.23, revidert 12.06.23
37. Merknadsrapport, datert august 2023
38. Reguleringsbestemmelser med endringer.
39. Notat massehåndtering, datert 08.08.23.
41. Liste over vedlegg til sluttbehandling - ny
41. Liste over vedlegg til sluttbehandling.
42. Brev fra NVE, datert 28.08.23.
43. Innspill fra gnr. 1, bnr. 5 m.fl.
44. Tilleggsnotat, kommentar til innspill fra gnr. 1, bnr. 5 m.fl., datert 05.09.23
29. Tegninger V geologi, datert 04.01.23
30. Tegninger støyberegninger, datert 04.01.23

Fullstendige høringsinnspill_ny fastlandsforbindelse_0823

Tegninger/øvrige saksdokumenter er tilgjengelige på kommunens hjemmeside.

Kortversjon

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

Planavgrensningen for reguleringsplanen er lokalisert i to kommuner, men er gjennomført som felles prosjekt. Tiltaket omfatter en strekning på ca. 5,75 km. I Færder kommune starter prosjektet i øst med en ny to-felts tverrforbindelse mellom Smidsrødveien og Kirkeveien ved Kolberg. Videre fortsetter forbindelsen i en ca. 1,9 km lang to-felts tunnel under Teieskogen (Teietunnelen) og kommer ut i dagen ved Ramdal. Videre fram til Semslinna er forbindelsen fire-felts vei. Fra Ramdal går forbindelsen inn i tunnel (Ramdaltunnelen) under Rambergåsen før fjordkryssing (Færderbrua) over til Smørberg i Tønsberg kommune. Fra Smørberg går forbindelsen i tunnel under Hogsnesåsen og kommer ut i bunnen av Hogsnesbakken. De nye kryssene planlegges som rundkjøringer, og strekningene mellom kryssene vurderes for hastighet mellom 40 og 70 km/t.

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

Kommunedirektøren anbefaler at detaljreguleringsplanen vedtas.

Innledning

Bypakke Tønsberg-regionen er et samarbeidsprosjekt mellom Vestfold fylkeskommune og kommunene Tønsberg og Færder, og er organisert i flere delprosjekter: gatebruksplan for Tønsberg sentrum, tiltak på Teie, i Hogsnesbakken, Presterødbakken og på Tjøme. Konsulentfirmaet COWI har på vegne av Vestfold fylkeskommune og Færder og Tønsberg kommuner utarbeidet forslag til detaljregulering for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme.

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

Ny fastlandsforbindelse fra Færder skal bidra til å håndtere trafikkøkningen fra forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte. Løsningen skal tilrettelegge for redusert klimagassutslipp, mer miljøvennlig reisemiddelfordeling der veksten i persontransport tas med kollektivtransport, gåing og sykling, samt avlastning av bymiljøet for biltrafikk. Den skal være robust og samfunnssikker og transportløsningen skal sikre viktige transportavhengige samfunnsfunksjoner og gi redusert risiko for stengning av forbindelsen mellom Færder og fastlandet. Fastlandsforbindelsen skal være en effektiv transportløsning som gir bedre fremkommelighet og pålitelighet for kollektiv – og næringstransport. Løsningen skal styrke kollektivtransportens, næringslivets og Tønsberg-regionens konkurransekraft.

Forslag til reguleringsplan ble 1.gangsbehandlet i Hovedutvalg for kommunalteknikk 25.01.23, anket videre til formannskapet og 01.02.23 (F-sak-sak 005/23) vedtok formannskapet følgende:

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

datert

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

2. Det varsles samtidig om oppheving av følgende reguleringsplaner der de overlappes av ny

plan, jf. pbl. § 12-14:

- Reg. plan nr. 5 Ramdal, vedtatt 03.04.1974
 - Reg. plan nr. 112 Teieskogen sydøstre del, vedtatt 07.05.1974
 - Reg. plan nr. 113 Valhalla-Midtåsen, vedtatt 07.05.1974
 - Reg. plan nr. 116 Teieskogen, vedtatt 16.02.2005
 - Reg. plan nr. 133 Strandveien syd, vedtatt 06.05.1976
 - Reg. plan nr. 147 Del av Rv. 308 og 309 ved Teie, vedtatt 27.07.1978
 - Reg. plan nr. 152 Rv. 308 m/gang/sykkelvei og adkomster fra Grindstuveien til Kjernås, vedtatt 16.09.2008
 - Reg. plan nr. 153 Glitre gartneri, vedtatt 05.02.1987
 - Reg. plan nr. 178 Landbruksplan nr. 2 Frogner m.m., vedtatt 11.06.1980
 - Reg. plan nr. 179 Landbruksplan nr. 3 Hjortnes-Skjæret, vedtatt 21.04.1981
 - Reg. plan nr. 190 Rambergåsen, vedtatt 27.01.1986
 - Reg. plan nr. 194 Industriområdet Kaldnes, vedtatt 23.01.1986
 - Reg. plan nr. 276 Del av eiend. gbnr. 3/1, 3/123, 3/133 m.fl., vedtatt 27.03.1996
 - Reg. plan nr. 292 Gang-/sykkelvei m.m. Kolbergveien, vedtatt 26.09.2001
 - Reg. plan nr. 335 Kirkeveien-Thueveien, vedtatt 06.09.2007
 - Reg. plan nr. 348 Teie idrettspark, skoler m.m., vedtatt 24.10.2007
 - Reg. plan nr. 5 E-1 Ramdal, endring, vedtatt 20.07.1979
 - Reg. plan nr. 194 E-1 Industriområdet Kaldnes endring, vedtatt 25.03.1992
 - Reg. plan nr. 2011004 Grindløkken, vedtatt 10.12.2014
 - Reg. plan nr. 2012004 Fjellveien 30-34, vedtatt 09.10.2013
 - Reg. plan nr. 2012006 Fjellveien 24, vedtatt 07.05.2014.
3. Det varsles også om utvidelse av planområdet angitt ved oppstarten. Dette gjelder et område i Teieskogen og et på Kaldnes.

Faktagrunnlag

Plan- og bygningsloven kap. 12 – Reguleringsplan.

Plan- og bygningsloven § 12-3 – Detaljregulering.

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

Vurderinger

Uttalelser

Det har kommet inn totalt 137 uttalelser i forbindelse med offentlig ettersyn (gjelder både Færder og Tønsberg). Uttalelsene er gjengitt og kommentert av Vestfold og Telemark fylkeskommune i eget vedlegg (vedl. nr. 37. Merknadsrapport). Kommunedirektøren slutter seg i hovedsak til vurderinger som fremkommer der, men oppsummer likevel kort og kommenterer uttalelsene fra Statsforvalteren i Vestfold og Telemark, Vestfold og Telemark fylkeskommune, NVE, Vegvesenet, Mattilsynet og Kystverket i foreliggende saksfremlegg.

- *Statsforvalteren i Vestfold og Telemark*

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

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

1. De anbefaler å stramme inn planens rekkefølgebestemmelse om matjordplan for å sikre at alle nødvendige avtaler og tillatelser kan bli innhentet før anleggsstart. Forslag til bestemmelse er: «Senest ett år før anleggsstart skal tiltakshaver forelegge kommunen endelig forslag til matjordplan.»
2. De anmoder om at tiltakshaver forsøker å redusere antallet eiketrær som må felles ved Eikeveien i Færder kommune. Stammer og grove greiner fra trær som likevel må felles bør plasseres i nærheten, gjerne innenfor areal avsatt til «Annen veggrunn grøntareal».
3. De anbefaler at tiltakshaver kartlegger utbredelsen av fuglearten vipe i nord i planområdet, inkl. nytt veiareal og midlertidig anleggsområde på dyrka mark, med sikte på å iverksette eventuelle avbøtende tiltak i anleggsfasen.
4. De anser at forslaget til reguleringsbestemmelser for Færder kommune i pkt. 4.2 er for utydelige om lokal støyskjerming, og vi anbefaler følgende bestemmelse:

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

5. Når det gjelder Teietunnelen anbefaler de å endre reguleringsplanen slik at rømnings-/redningstunnelen blir sammenhengende (gjennomgående) for å effektivisere rednings- og brannslukningsoperasjoner i veitunnelen.
6. Av hensyn til flysikkerheten anmoder de tiltakshaver om å holde nær kontakt med Luftfartstilsynet for å sikre at nødvendige tiltak innenfor lysmarkering, samt oppdatering av relevante kart og registre, blir gjennomført så snart Færderbruas tårn er bygd og wire og stag er montert.
7. Når det gjelder anleggsfasen, anbefaler de tiltakshaver å ta kontakt med Statsforvalterens miljøavdeling senest når reguleringsplanen er vedtatt for å planlegge prosessen med søknad og saksbehandling av utslippssøknad for anleggsfasen.
8. De anbefaler sterkt en strammere rekkefølgebestemmelse om overskuddsmasser, slik: «Plan for håndtering av overskuddsmasser skal forelegges kommunene senest ett år før anleggsstart.»

Kommunedirektørens kommentar:

1. Det er lagt inn bestemmelse om at matjordplan skal være godkjent av kommunen senest et år før bygge- og anleggsstart.
 2. Det har gjennom hele planleggingen vært jobbet med å begrense antall eiker som må felles. Prosjektet ser ingen mulighet til å fjerne færre eiker enn det de som er vist i planforslaget, altså fire eiker. Stammer og grove greiner fra trær som må felles kan plasseres på areal avsatt til «Annen veggrunn». Det jobbes videre med hvordan dette skal gjøres i praksis i videre prosjektering. Det er en utfordring at det også skal foregå en betydelig anleggsvirksomhet i dette området.
 3. Fuglearten vipe nord i planområdet vil bli kartlagt med sikte på å iverksette eventuelle avbøtende tiltak i anleggsfasen. Det er lagt inn bestemmelse om at anleggsarbeider i hekkeperioden der denne arten er kjent, skal unngås.
 4. Det er lagt inn bestemmelse iht. Statsforvalters anbefaling, med unntak av teksten om kostnader. Kommunedirektøren mener at man ikke kan legge inn bestemmelse om kostnader.
 5. I høringsperioden ble det gjennomført en beredskapsanalyse av Teietunnelen. Det kom frem at behovet for gjennomgående rømningstunnel var stort, særlig brannsikkerheten og innsatsen ved branner vil bedres betydelig med en gjennomgående rømningstunnel. Det er derfor lagt inn en gjennomgående rømningstunnel i planforslaget slik Statsforvalteren anbefaler.
 6. Tas til orientering, prosjektet vil holde nær kontakt med Luftfartstilsynet for å sikre at nødvendige tiltak innenfor lysmarkering, samt oppdatering av relevante kart og registre, blir gjennomført så snart Færderbruas tårn er bygd og wire og stag er montert.
 7. Byggherre vil ta kontakt med Statsforvalterens miljøavdeling for å planlegge prosessen med søknad og saksbehandling av utslippssøknad for anleggsfasen. Man ser for seg å starte denne prosessen rett etter at bypakka er sendt til KS2.
14. Se punkt senere i saksfremlegget om håndtering av overskuddsmasser.

1. *Norges vassdrags- og energidirektorat:*

- *Norges vassdrags- og energidirektorat:*

NVE har fremmet innsigelse (jf. pbl § 5-4) til planen. Grunnlaget for innsigelsen er:

1. Det er ikke dokumentert at kravene til sikkerhet mot kvikkleireskred i TEK17 § 7-3, jf. pbl § 28-1 er oppfylt for den planlagte utbyggingen. For å løse innsigelsen må områdestabiliteten utredes videre. Det må utarbeides en geoteknisk vurdering i henhold til prosedyren i NVE Veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred som konkluderer med at foreslåtte tiltak oppfyller sikkerhetskravene i pbl. § 28-1 og TEK17 kap. 7-3. Dersom

denne vurderingen konkluderer med behov for risikoreduserende tiltak, må dette tas inn i reguleringsplanen. Det må gjøres en ekstern kvalitetskontroll av den geotekniske rapporten.

2. Det er ikke dokumentert at kravene til sikkerhet mot flom i TEK17 § 7-1 andre ledd, jf. pbl § 28-1 er oppfylt. For å løse innsigelsen må det dokumenteres tilstrekkelig sikkerhet mot flomfare, og det må legges inn riktig hensynsone i plankartet og tilhørende bestemmelser i planbestemmelsene.

Kommunedirektørens kommentar:

1. Områdestabilitet og kvikkleire:

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

I plankartene og bestemmelsene er det gjort endringer i hensynssonene for «Ras- og skredfare» H310. Plankart R102 viser hensynszone H310 ved Kolberg.

I samsvar med NVEs anbefaling er hensynszone tatt ut av plankartene i områder som ikke oppfyller terrengkriterier for kvikkleireskred. Dette er gjort for områdene ved Smidsrødveien og Ramdal.

2. Flom/stormflo:

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

I plankartene og bestemmelsene er det gjort endringer i hensynssonene for «Flomfare/stormflo» H320.

- *Vestfold og Telemark fylkeskommune*

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

Det påpekes at retningslinjer og bestemmelser rundt matjord og matjordplaner er ulikt for de to kommunene og at disse bør samordnes. Det må komme klart frem av bestemmelsene når i prosessen matjordplan skal være endelig godkjent og grunnlag for gjennomføring av anlegget. Bestemmelsen 11.1.5. bør inn i bestemmelsene også i Færder.

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

kommentarer til plan eller bestemmelser.

Når det gjelder nyere tids kulturminner så har Ramberg en interessant industrihistorie og steinbrudd som har vært i drift i lang tid. Som avbøtende tiltak bør bruddene som blir direkte berørte dokumenteres med bilder og beskrivelse.

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

Kommunedirektørens kommentar:

Færder og Tønsbergs sine bestemmelser er samordnet. Det er utarbeidet en foreløpig matjordplan. Endelig matjordplan skal være godkjent av kommunen senest et år før bygge- og anleggsstart.

Avbøtende tiltak med dokumentasjon av steinbruddene på Ramberg gjennomføres som foreslått.

· *Statens vegvesen*

Peker på viktigheten av at planleggingen gjennomføres i tråd med nasjonale føringer, FNs bærekraftsmål og bærekraftig utvikling.

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

Planlegging for håndtering av flom og overvannsproblematikk er viktig, jf. klimaendringene.

Kommunedirektørens kommentar:

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

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

· *Mattilsynet*

Har ikke registrert andre vannforsyninger i planområdet enn kommunal vannforsyning. Opplyser om at hvis andre drikkevannskilder ligger i planområdet plikter tiltakshaver å ta relevante hensyn til disse. Viser også til at tiltakshaver må være kjent med status for ulike skadegjørere i området for å begrense smitte og spredning av plantesykdommer. anbefaler at dette omtales i reguleringsplanen.

Kommunedirektørens kommentar:

Det er ikke registrert små, private vannforsyninger i området som omfattes av planen, men eventuelle sådanne vil bli tatt hensyn til på en måte som ikke forringer vannforsyningen til de berørte.

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

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

I tillegg er det i planen for Ytre Miljø beskrevet tiltak for å hindre uønskede hendelser som

spredning av fremmede arter og planteskadegjørere.

- *Kystverket sørøst*

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

Kommunedirektørens kommentar:

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

- *Miljørettet helsevern:*

1. Peker på at ny fastlandsforbindelse vil medføre store konsekvenser for befolkningen, både i permanent drift og i anleggsfasen, og at det er viktig å vurdere konsekvensene, både på dagtid, kveld og natt. Bør vurderes å utarbeide en grov støyprognose allerede i planarbeidet for i større grad synliggjøre konsekvensene av arbeidet, og bidra til medvirkning. Viser til at det skal utarbeides en plan for beskyttelse av omgivelsene fra støy og støv i bygge- og anleggsfasen, og peker på ulike punkter som skal være med i denne. Etter deres vurdering vil det dessuten være nødvendig å legge begrensninger på driftstider og transporttider for å sikre befolkningens hvile og nattesøvn. Oppdragsgiver skal ikke legge opp til omfattende overskridelse av grenseverdiene under anleggsperioden. Anleggsperioden må planlegges slik at det hovedsakelig blir mulig å overholde støygrensene.
2. Etterlyser beskrivelse av hvordan masser skal flyttes ut, da dette vil påvirke for eksempel skolevei. Dersom bygge- og anleggsarbeidene krever anleggskonsesjon fra Statsforvalter etter forurensningsregelverket pga utslipp til vann, bør det vurderes å ta inn krav til støy og luftkvalitet i tillatelsen.
3. Konsekvensene av etablering av ventilasjonstårn i Teieskogen mtp friluftsliv under anleggsfasen og driftsfasen er ikke tilstrekkelig vurdert. De er usikre på hvordan utslipp fra ventilasjonstårnet fra Teie-tunnelen vil påvirke friluftsområdet Teieskogen, både med tanke på støy og luftforurensning. Det må stilles krav til at turveien som er planlagt brukt som anleggsvei i Teieskogen tilbakeføres i opprinnelig tilstand. Viser til vanntårnet i Teieskogen, som krever spesiell oppmerksomhet under anleggsfasen. Viser til støypromblematikk for eiendommer, og forventer blant annet at alle eiendommer med støvfølsomt bruksformål tilbys skjermingstiltak dersom støynivå $L_{den} > 55 \text{ dB}$. Peker på at støyreducerende tiltak på eller ved kilden skal prioriteres.

4. Hensiktsmessig at Tønsberg og Færder kommune har like reguleringsbestemmelser for anleggsfasen. anbefaler å skille planbestemmelsene for anleggsfasen, da de blir enklere å følge opp. Har konkrete forslag til hvilke krav som bør stilles i tilknytning til støy. Etterlyser beregninger av vibrasjoner, rystelser og strukturlyd. Må omtales i bestemmelsene, med henvisning til NS8141.
5. Det må fremgå at T-1520 gjelder for planen, ikke kun legges til grunn. Når det gjelder plan for ytre miljø, bør det presiseres hvilke type beskyttelsestiltak som menes. Avbøtende tiltak må etableres tidlig i anleggsfasen/før arbeidene starter opp. Det må tas inn krav til støvforebyggende tiltak i anleggsfasen. Det bør settes kvalitetskrav til utstyret brukt ved anleggsplasser. Ved massetransport bør veier feies jevnlig for å forbygge støvplager.
6. Viser til midlertidig bygge og anleggsområder, og mener at ikke alle de avsatte områdene er egnet av hensyn til støy, støv mm. Mener bestemmelsen bør/må justeres, slik at man begrenser muligheten for denne typen arbeid til noen få avgrensede områder.

Kommunedirektørens kommentar:

1. De forhold som påpekes her er i stor grad regulert av lovverk. Det vil likevel i perioder kunne være behov for å gå utover de grensene som følger av loven. Dette vil i så fall gjøres etter avtale med kommuneoverlegen, og evt. ekstra tiltak rettet mot berørte beboere vil settes inn.
2. Se punkt senere i saksfremlegget om håndtering av overskuddsmasser.
3. Det er stilt krav i bestemmelsene om at inngrep i eksisterende turvei i Teieskogen skal reduseres til et minimum og at anleggsveier skal tilbakeføres i samråd med Færder kommune.
4. Det er likelydende bestemmelser for Færder og Tønsberg for anleggsfasen.
5. Angående luftkvalitet så forholder kommunen seg til retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T1520/2012, både i anleggsfasen og driftsfasen. Dersom grenseverdier overskrides i anleggsfasen, skal dette kun være i korte perioder og det skal gjennomføres avbøtende tiltak som gir minst mulig ulemper for omgivelsene.
6. Etablering av knuseverk er søknadspliktig. Vil bli gjort vurderinger i forbindelse med søknadsprosessen hvor det er egnet å etablere knuseverk.

· Lede

Minner om at det ble foretatt et konseptvalg i juni 2020. Fylkeskommunen må inngå avtale om koordinert prosjektutvikling med Lede AS. Nettselskapet vil da ha teknisk ansvar for utforming av

nettanlegget. Høyspenningluftlinjen Firingen-Kaldnes kan ikke endres før denne avtalen er inngått.

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

Kommunedirektørens kommentar:

Det er god dialog med Lede angående omlegging av høyspentanlegg ved Smørberg og flytting av mindre nettstasjoner i Færder. Avtale blir inngått for å starte konsesjonsbehandling for endringene og denne skal godkjennes av NVE.

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

Kommunedelplan

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

Beskrivelse av tiltaket

Fastlandsforbindelsen starter ved Smidsrødveien i øst med en ny to-felts tverrforbindelse med tosidig fortau i Bekkeveien frem til Eikeveien. I krysset Smidsrødveien/Bekkeveien skal det etableres rundkjøring. Eikeveien er stengt for kjøring fra Bekkeveien og frem til Glitre Boligsameie og er ombygd til gang-/sykkelvei. Gang-/sykkelveien skal videreføres vestover.

Fastlandsforbindelsen kobles til Kirkeveien med en rundkjøring, og en ny vei (Hanken). På vestsiden av Kirkeveien etableres sykkelvei med fortau med 5 meters bredde. På østsiden er det planlagt fortau som i dag nord for rundkjøringen.

Videre fortsetter forbindelsen i tunnel under Teieskogen, Teietunnelen. Tunnelen er 1880 meter inkludert portalene og utformes med ett løp. I tillegg skal det etableres en parallell rømningstunnel.

For å unngå for høye konsentrasjoner av luftforurensning på bakkeplan ved tunnelåpningene skal det bygges et luftetårn for Teietunnelen. En stor del av tunnelufta vil trekkes ut gjennom luftetårnet istedenfor ved tunnelåpningene. Luftetårnet plasseres i Teieskogen over tunnelens høyeste punkt og vil bli ca. 20 meter høyt.

Teietunnelen kommer ut i dagen ved Ramdal og krysser Munkerekkeveien/ Ramdalveien. Her etableres en rundkjøring. Fra Ramdal går forbindelsen inn i tunnel, Ramdaltunnelen, under Rambergåsen. Ramberg tunnelen er 255 meter lang og består av to løp samt en parallell gang- og sykkelveitunnel. Ny fastlandsforbindelse kommer fra Ramberg tunnelen direkte ut på hengebrua. Brua har såkalte monotårn og en seilingshøyde på 40 meter. Hengebruas hovedspenn er på 490 meter. Fra Ramdal og videre fram til Semslinna er forbindelsen fire-felts vei.

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

Det er ikke planlagt nye holdeplasser for buss langs den nye fastlandsforbindelsen, men noen eksisterende holdeplasser langs Kirkeveien og Ramdalveien skal flyttes og bygges på nytt.

For nærmere vurderinger av prosjektets konsekvenser for landskapsbildet, kulturmiljø, friluftsliv, naturmangfold, naturressurser, klimagassutslipp, trafikk, støy, luftforurensning, folkehelse, barn og unge, samt grunnverv vises det til saksfremlegget fra 1.gangsbehandlingen som er vedlagt dette saksfremlegget (vedlegg nr. 4).

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

Fokustemaer ved 1.gangsbehandling

I saksfremlegget til 1.gangsbehandling kommenterte kommunedirektøren at det innenfor følgende temaer må gjøres endringer og/eller videre utredninger før sluttbehandling. Dette er temaer som har fått spesielt fokus i arbeidet frem til sluttbehandling.

Grunnforhold

Norges vassdrags- og energidirektorat fremmet innsigelse til reguleringsplanforslaget på temaene områdestabilitet og flomfare. Det har etter offentlig ettersyn vært gjennomført en prosess i dialog med NVE for å svare ut innsigelsene.

Områdestabilitets-rapport er revidert i henhold til NVEs "Veileder 1/2019 - Sikkerhet mot kvikkleireskred" og reguleringsbestemmelsene er justert med hensyn til områdestabilitet og lokalstabilitet.

Det er utarbeidet et notat angående flomfare, og reguleringsbestemmelsene er justert.

NVE har fått tilsendt reviderte rapporter, plankart og bestemmelser, men innsigelsen er pr. dags dato ikke trukket. Prosjektet har imidlertid fått signaler om at innsigelsen vil bli trukket. Det vil bli orientert nærmere om dette under den politiske behandlingen av saken.

Matjordplan

Samlet for tiltaket er det beregnet permanent omdisponering av ca. 75 dekar jordbruksareal. Av dette er ca. 23 dekar i Færder kommune. I tillegg er det anslått ca. 112 dekar fulldyrka jord som berøres av anleggsveier, omkjøring, rigg og mellomlagring av matjord, der ca. 29 dekar er i Færder.

Håndtering og videre disponering av matjorda som blir omdisponert er svært viktig, både matjord som blir permanent omdisponert og matjord på arealer som blir midlertidig berørt. Det ble utarbeidet en foreløpig matjordplan til 1.gangsbehandling av reguleringsplanen. Frem til sluttbehandling er det jobbet videre med denne planen.

En matjordplan skal blant annet vise hvor matjorda skal deponeres, både midlertidig og permanent. Flytting av matjord er et viktig avbøtende tiltak, og fortrinnsvis da for å lage ny landbruksjord på ikke dyrkbare arealer slik at den kan benyttes til matproduksjon også i fremtiden. Dette kan f.eks. være som topplag på avsluttede, oppfylte deponier. Målet var at endelig matjordplan skulle være godkjent av kommunene før sluttbehandling. Dette har man dessverre ikke fått til. Arbeidet med matjordplanen fortsetter, og det er lagt inn bestemmelse om at endelig matjordplan skal være godkjent av kommunen senest et år før bygge- og anleggsarbeidene igangsettes.

Håndtering av overskuddsmasser

Hovedmengdene av overskuddsmasser fra anleggsdriften kommer fra tunnelene. Det blir størst masseuttak på Kolberg (fra Teietunnelen) fordi adkomst til hovedveinett er best der. Massene må derfra transporteres til godkjente deponier eller anvendes i andre prosjekter. Det er lite behov for fyllmasser i prosjektet.

Det er foreløpig estimert at ca 220 000 m³ fjell (som tilsvarer ca. 396 000 m³ sprengstein) og ca. 80 000 m³ løsmasser (eks. matjord) skal fraktes vekk fra anlegget i Færder kommune. Det er ikke avklart hvor disse massene skal fraktes og deponeres.

Fylkeskommunen har avholdt møter med de nærliggende pukkverkene for å avklare deres mulighet til å mellomlagre eller permanent ta imot overskuddsmasser.

Himberg pukkverk (drives av Feiring Vestfold as) består i dag av tre deler og kan evt. tilby mellomlagring på Himberg nord og sør. Himberg har kapasitet til mottak og mellomlagring av både stein og andre løsmasser, forutsatt rene masser. Transportavstand fra Kolberg til Himberg er ca. 16 km.

Veidekke har fem nærliggende pukkverk. Av disse kan to være aktuelle for mottak av masser. Freste kan være aktuelt til permanent steinlagring (gjenbruksmasse for Veidekke), men det forutsettes veldig god steinkvalitet (god nok til betong eller asfaltproduksjon). Mellomlagring av masser er ikke aktuelt. Transportavstand fra Kolberg til Freste er ca. 16 km.

Skåne (Nykirke) er ikke i drift i dag. Her kan det være mulighet for mellomlagring av masser. Mottak og/eller lagring av jordmasser og leire er ikke aktuelt. Mulig kapasitet er 400 000 tonn (tilsvarende ca. 260 000 m³) over 3 år. Transportavstand fra Kolberg til Skåne er ca. 27 km.

Høgås eiendom AS har kjøpt deler av gamle Nøtterøy pukkverk, som i dag benyttes som deponiområde. De ønsker å utvikle området til næring i fremtiden og jobber med et planinitiativ her. De har vurdert muligheten til å heve terrenget med opp til 15 m for å kunne ta i mot opptil 500 000 m³ masser. Området bør uansett fylles opp for å få til selvføll til VA-ledning. Både faste masser og løse masser i form av jord og leire kan være aktuelt å motta. Det er ikke aktuelt å mellomlagre masser på eiendommen. Transportavstand fra Ramberg er ca. 11 km og Kolberg ca. 8 km.

Det kan også være aktuelt at massene fraktes med lekter fra Kaldnes.

Kommunedirektøren mener det ville vært en stor fordel at det avklares i god tid før igangsetting av bygge- og anleggsarbeidene hvor overskuddsmassene skal fraktes. Det er også sterkt anbefalt av Statsforvalteren. Det skal kjøres ca. 50 000 lastebillaster med masser fra Kolberg og Ramberg. Det som ikke kan deponeres i Færder kommune må kjøres over kanalbrua eller ut med lekter. Det bør i utgangspunktet utarbeides en plan for håndtering av overskuddsmasser inkludert transport, mellomlagring og mottakssteder som forelegges kommunen minimum et år før bygge- og anleggsarbeidene igangsettes. Man ville da bl.a. hatt mulighet til å regulere aktuelle arealer for mottak av masser, og hatt god tid til å planlegge og legge til rette for nødvendige trafikksikkerhetstiltak i forbindelse med transport av masser.

Med et slikt krav vil det være nødvendig å inngå avtaler med aktuelle mottakssteder før utsending av anbud. Fylkeskommunen er opptatt av at overskuddsmassene av stein er en ressurs, og at de blir brukt på best mulig måte. For å sikre dette mener de at det er uheldig at man binder seg til bestemte steder for å levere masse for tidlig. I en totalentreprise, som det legges opp til, gis entreprenør et større ansvar for å disponere overskuddsmasser. Samtidig vil byggherre ha meninger om hvordan massene skal disponeres. Fylkeskommunen mener derfor at bortkjøring av overskuddsmasser skal være en del av anbudskonkurransen, og overlates til entreprenørene.

Som en mellomløsning er det lagt inn i rekkefølgebestemmelsene at plan for håndtering av overskuddsmasser inkludert transport, mellomlagring og mottakssteder skal forelegges og være godkjent av kommunen minimum et år før oppstart av tunneldriving. Det betyr at en slik plan må være klar minimum et år før man begynner å ta ut masser fra tunnelene.

Fylkeskommunen vil likevel vurdere å gå ut med en åpen konkurranse på leveranse av overskuddsmasse fra Fastlandsforbindelsen, både mellomlagring og permanent plassering av masser. Det forutsetter et reguleringsplanvedtak for ny fastlandsforbindelsen, samt lokalpolitiske vedtak på finansiering, før dette evt. kan lyses ut. Dersom det oppnås enighet med et eller flere mottaksområder om leveranse av overskuddsmasse, kan dette legges inn i konkurransegrunnlaget for entreprisen(e).

Nå det gjelder massetransport på offentlig vei, reguleres dette blant annet av tillatt total aksellast. Så lenge gjeldende krav om aksellastberegninger følges, er ikke veieier erstatningspliktig i forhold til setningsskader på eiendommene langs veien. Av rapporten for anleggsgjennomføring

fremkommer det at Munkerekkeveien sørover fra anleggsområdet ikke bør benyttes som anleggsadkomst av hensyn til beboere, trafikk- og grunnforhold. Fra anleggsområdet på Ramdal legges det opp til at anleggstrafikken skal kjøre nordover, dvs. på Ramdalveien og via Banebakken til Nøtterøyveien. Anleggstrafikk vil være et viktig tema fremover i videre planlegging og kontraktsutforming med entreprenør og vil følges tett opp fra bypakkas side.

Klimagassutslipp

Det er utarbeidet et notat om utslippsfrie byggeplasser som er vedlagt dette saksfremlegget. (vedlegg nr. 25)

Naturmangfold

Alle offentlige beslutninger skal vurderes etter naturmangfoldloven §§ 8-12. Det betyr at det er krav til kunnskapsgrunnlag, et føre var prinsipp dersom det ikke foreligger tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag, vurdering av den samlede belastningen av økosystemet, at kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver og bruk av miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder. Disse vurderingene er gjort i fagrapport om naturmangfold (vedlegg nr. 13) datert 04.01.23, revidert 12.06.23.

Endringer

Det er gjort en del endringer i planforslaget etter offentlig ettersyn, både større og mindre. De største endringene er som følger:

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

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

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

Det er også lagt inn noen manglende byggegrenser langs det nye veiprojektet. Ved Ramdal er snuhammer i Ravnveien flyttet mot øst etter innspill fra nabo.

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

Bestemmelsene i Færder kommune er nå tilnærmet like bestemmelsene i Tønsberg kommune.

Endringer i plankartet:

1. Arealformålsnavnene (feltnavn) er endret iht. ny revidert liste pr. 18.11.21 (Regjeringen.no).

2. Formålet boligbebyggelse er endret til boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse som samsvarer med bestemmelsene som ble lagt ut til offentlig ettersyn.
3. Det er lagt inn byggegrenser mot øst og vest langs rundkjøringen ved Smidsrødveien, i Bekkeveien 1, Kløverveien 2 og langs vestsiden av Kirkeveien ved Kolberg.
4. Det er lagt inn byggegrense langs sjø på Ramdal.
5. I Eikeveien 25 er nordvestre del av tomta endret formål fra LNFR til bolig-frittliggende småhusbebyggelse.
6. I Kirkeveien 51 og Thueveien 2A er formåls grensene justert slik at de stemmer med eiendomsgrensene.
7. Hensynssone for flom er utvidet vest for Bekkeveien og øst for Smidsrødveien.
8. GS-veien på vestsiden av Smidsrødveien nord og sør for Bekkeveien er avkortet noe.
9. Hensynssonene for eikene H560_13 og 560_7/8 er korrigert. H560_11 er flytta som følge av at en eik er fjernet og to nye lagt til.
10. Trapp på Kolberg er illustrert korrekt.
11. I Kirkeveien 43 er planen justert for å sikre at eiendommen beholder areal til snøopplag.
12. Innkjørselen til teknisk bygg på Kolberg er flyttet.
13. Rømningstunnelen i Teietunnelen er sammenhengende fra påhugg til påhugg.
14. Sikringssonen på Kolbergsiden er noe utvidet.
15. Det er lagt til flere tverrslag i Teietunnelen (tunneler mellom hovedtunnel og rømningstunnel).
16. Gang-/sykkelveien nordover på vestsiden av Ramdalveien er justert og tilpasset eksisterende situasjon.

17. Atkomst til pumpestasjonen i Ravnveien 2 er flyttet ca 0,5 meter for å unngå konflikt med Ravnveien 4.
18. Hensynssone for ras- og skredfare på Ramberg H310_3 er fjernet.
19. Det er lagt inn hensynssone for flom i strandsonen på Ramberg og på deler av midlertidig bygge- og anleggsområde på Kaldnes.

Endringer i reguleringsbestemmelsene:

1. Arealformålsnavnene (feltnavn) er endret iht. ny revidert liste pr. 18.11.21 (Regjeringen.no).
2. I § 3.1.1 om grunnvann er det lagt inn at kartlegging av dagens situasjon også skal gjelde for energibrønner.
3. I § 3.1.3 presiseres det at anleggsgjennomføringsplanen skal utarbeides i samråd med kommunen.
4. Ny § 3.1.4 omhandler plan for håndtering av overskuddsmasser. Planen skal inkludere transport, mellomagring og mottakssteder, og skal forelegges og være godkjent av kommunen senest et år før oppstart av tunneldriving.
5. I bestemmelsen § 3.1.6 Flytting av matjord er det lagt inn krav om at endelig matjordplan skal være godkjent av kommunen senest et år før bygge- og anleggsarbeidene igangsettes.
6. Det er lagt inn en ny rekkefølgebestemmelse (§ 3.1.7) om at utbredelse av vipe skal kartlegges, slik at man får oversikt over ev. utbredelse av denne utrydningstruede fuglearten.
7. I § 3.2.1 om grunnvann er det lagt inn at det skal gjennomføres overvåking også av grunnvannsbrønner og grunnvannstand i tillegg til energibrønner.
8. Bestemmelsen § 4.1 om støy er bearbeidet etter innspill fra bl.a. statsforvalteren.
9. I § 4.2 er det presisert at retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520) skal legges til grunn, både i anleggs- og driftsfasen for veganleggene. Grenseverdiene i tabell 1 skal overholdes. Grenseverdiene kan overskrides i kortere

perioder, hvis det gjennomføres avbøtende tiltak som gir minst mulig ulemper for omgivelsene.

10. I § 4.6 er det presisert at lyskilder ikke skal rettes opp i lufta, men rettes mot de områder eller konstruksjoner (brua) som skal belyses, ikke bygninger som i opprinnelig bestemmelse.
11. I bestemmelsen § 4.7 knusing av masser er det lagt inn krav om at knusearbeider skal gjennomføres slik at det gir minst mulig ulemper for omgivelsene.
12. Bestemmelsen om hvilke tiltak som krever byggesøknad er fjernet og lagt inn i planbeskrivelsen i stedet. Dette styres av plan- og bygningsloven så det er ikke nødvendig med en bestemmelse om dette.
13. I fellesbestemmelsene § 5.1 er det beskrevet at adkomstpilene på plankartene er veiledende og kan justeres. Der det ikke er vist adkomstpil i plankartet tillates en adkomst pr. eiendom.
14. Reguleringsplanen åpner for at det kan bygges flere boliger på BF11. I § 5.3 er det presisert at det tillates adkomst via felt f_SK til kun en boenhet på felt B11. SK er adkomst og parkeringsplass for Kolberg borettslag og ikke egnet som adkomst til flere boenheter en i dag.
15. Bestemmelsen § 6.1 Fellesbestemmelser åpner for at det kan tillates en endring i kotehøyde for veianlegget i forhold til tekniske tegninger på maks en meter.
16. Størrelse og byggehøyde for tekniske bygg er i bestemmelsene § 6.15 fjernet (er ikke aktuelt med tekniske bygg på annen veggrunn-tekniske anlegg) og i 6.16 redusert. Areal er redusert fra 250 m² til 150 m², og maks byggehøyde fra 8,0 meter til 3,5 meter. Luftetårnet i Teieskogen er redusert fra BYA 75 m² til 40 m², og maks høyde er redusert fra 25 meter til 20 meter. Det er også lagt inn krav om at luftetårnet skal ha trefasade.
17. I § 6.21 er krav til min. seilingshøyde for brua satt til 40 meter i en bredde på min. 80 meter.

Det bør i forbindelse med prosjektering av ny bru utredes nærmere om det er aktuelle avbøtende tiltak som kan gjennomføres for å redusere konflikten mellom bru og fugl. Det er derfor lagt inn et tillegg om dette i bestemmelsen om utforming av brua: Virkningen bru/brukonstruksjon får for fuglelivet skal utredes. Dokumentasjonen skal legges til grunn for gjennomføring av eventuelle avbøtende tiltak for å redusere forstyrrelser og faren for kollisjon av fugl.

18. Bestemmelsene i § 7.1 som gjelder Teieskogen er fjernet. Dette er bestemmelser fra reguleringsplan nr 116 Teieskogen, men den delen av Teieskogen som disse bestemmelsene gjelder for blir ikke berørt i reguleringsplanen for ny

fastlandsforbindelse.

19. Det er i § 8.1 Landbruksformål åpnet for at det kan tilrettelegges for tiltak som samsvarer med formålet, i tillegg til driftsveier.

I tillegg er det gjort noen mindre endringer, som renummerering, retting av trykkfeil o.l. som ikke har betydning for innholdet i reguleringsplanen.

Endringer i planbeskrivelsen

Det er også gjort noen endringer i planbeskrivelsen. Det er bl.a. lagt inn nye figurer som viser sammenhengende rømningstunnel, tekst som beskriver medvirkning i forbindelse med høringen, oppdaterte arealtabeller, lagt inn liste som viser hvilke tiltak som skal byggesaksbehandles og tekst som beskriver turveien fra Odins vei til luftetårnet som en viktig skolevei og at de berørte skolene på informeres før anleggsstart.

Fremdrift

Stortingsbehandling av bypakka skal etter planen skje høsten 2024. I 2024/2025 lyses det ut anbud og kontraheres entreprenør, og bygging av fastlandsforbindelsen og andre tiltak startes opp. Det antas at samlet varighet på anleggsarbeidene vil være ca. 3 år, men med ulik varighet på de ulike anleggs- stedene. Trafikkpåsetting på ny fastlandsforbindelse vil med denne fremdriften tidligst kunne skje i 2030.

Bruk og omfang av midlertidig bygge- og anleggsområde på Kaldnes må avtales med grunneier og kan påvirke kortsiktige utviklingsmuligheter for disse områdene.

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at forslag til detaljregulering nr. 2019001 «Ny fastlandsforbindelse fra Færder kommune», datert 04.01.23, endret 30.06.23, med tilhørende bestemmelser av samme dato vedtas.