

Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme

HØRINGSINNspill



- Del 1 Statlige og kommunale instanser/høringsparter
- Del 2 Foreninger og organisasjoner
- Del 3 Næringsdrivende og grunneiere
- Del 4 Velforeninger, FAU, Skole
- Del 5 Politiske partier

Forord

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

Arbeidet med interkommunal kommunedelplan med konsekvensutredning for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme startet opp i 2015. Planprogrammet ble fastsatt av partene i mars og april 2016.

I november 2017 vedtok bypakkas overordnede styringsgruppe å legge to alternativer ut på høring/offentlig ettersyn; alternativ 11 500 hengebru fra Ramberg – Smørberg/Jarlsberg og alternativ 16730 senketunnel Kaldnes - Korten. Høringsperioden var fra 1. desember 2017 til 9. februar 2018. I høringsperioden ble det arrangert to åpne kontordager og to informasjonsmøter.

Det kom inn over 400 innspill til planforslaget. Denne rapportserien inneholder alle innspillene i sin helhet. Det er i tillegg laget en egen rapport med et sammendrag av hvert av innspillene som er kommet inn, samt en kommentar fra Bypakke Tønsberg-regionen. Rekkefølgen på innspillene er den samme i begge rapportene, slik at det skal være enkelt å finne frem til de innspillene man er interessert i.

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

Innhold

Merknader til planforslag med kommentarer

Statlige og kommunale instanser/høringsparter Del 1

Fylkesmannen i Vestfold

Politiet - Sør-Øst Politidistrikt

Fiskeridirektoratet

Riksantikvaren, Norsk Maritimt Museum (NMM) og Kulturarv Vestfold fylkeskommune

Norges vassdrags- og energidirektorat NVE

Bane Nor

Kystverket Sørøst

Sandefjord kommune

Vestfold Interkommunale Brannvesen IKS

Vestfold Vann IKS

Miljørettet Helsevern Vestfold

Foreninger og organisasjoner Del 2

Norges Lastebileier Forbund (NLF) Vestfold

Norges Automobil-Forbund (NAF)

Norsk Ornitologisk Forening (NOF)

Tunsberg Historielag

Tønsberg Næringsforening

Færder Næringsforum

Færder eldreråd

Naturvernforbundet i Vestfold

Jordvern Vestfold

Tønsberg Maritime kulturforum

Oslofjorden friluftsråd (OF)

Forum for natur og friluftsliv Vestfold

Næringsdrivende og grunneiere Del 3

Kaldnes Media

Agility Subsea Fabrication

Kaldnes AS og Kaldnes Vest AS

Ramdal Gård AS

MAM Eiendom

Selvaag Bolig v/Rune Magnussen

Stamhuset Jarlsberg

Henning Solheim og Hanne Opseth, grunneiere av 51/112

Fosaas/Kjærnås gård/Frogner gård

Jan Erik Høyslet

Gunnar Holmeng

Anne Britt Wiersholm Gauslaa og Øistein A. Gauslaa

Velforeninger, FAU, Skole Del 4

Nordbyen Vel v/ Jens Kaurin
Glitre Boligsameie v/ Egil Julin Andersen
OBOS - Kolberg Borettslag
Foreldregruppa for bygging av nye Labakken skole
FAU Vestskogen skole
Samarbeidsutvalget og FAU ved Vear skole
Vear Idrettsforening
Kjelle vel
Teglhagen Velforening
Vear og Rakkevik Vel, Østskogen borettslag og Myrhamna eierlag
Sørbyen velforening
Grindløkken borettslag
Teie Vel
Munkerekkeveien Vel

Politiske partier Del 5

Partiet De Kristne / Brødrene Freberg
Miljøpartiet De Grønne Færder
Færder Venstre
Re Venstre, Færder Venstre og Tønsberg Venstre
Miljøpartiet De Grønne Vestfold
Færder senterparti

DEL 1

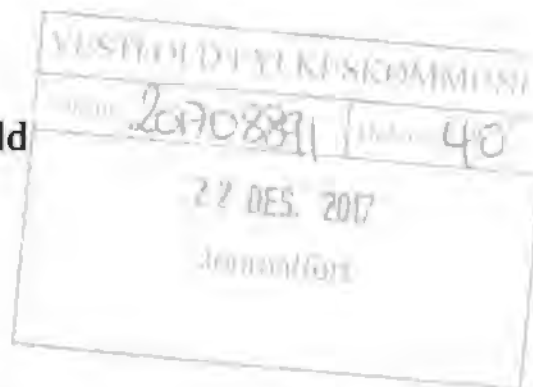
Statlige og kommunale instanser



21 DES. 2017



Fylkesmannen i Vestfold



Vestfold fylkeskommune
postboks 2163
3103 TØNSBERG

Vår saksbehandler / telefon:
Gunnar Kleven
33 37 11 85

Deres referanse:

Vår referanse:
2014/6205
Arkivnr: 421.6

Vår dato:
18.12.2017

Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme til Tønsberg - uttalelse til interkommunal kommunedelplan ved offentlig ettersyn

Fylkesmannens miljø- og samfunnssikkerhetsavdeling anbefaler at alternativ 11 500 Kolberg – Ramberg – Smørberg – Jarlsberg travbane, med hengebru med 40 meter seilingshøyde, velges som ny fastlandsforbindelse. Følgende taler for alternativ 11 500:

- Alternativ 11 500 oppfyller målene i bypakka om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem. Løsningen fører gjennomgangstrafikken klart og tydelig utenom Tønsberg sentrum, og legger godt til rette for eventuelle trafikkregulerende tiltak.
- Alternativ 11 500 kommer klart best ut når det gjelder de ikke-prissatte konsekvensene, dvs. for naturmiljø, landskap, kulturmiljø og nærmiljø/friluftsliv.
- Alternativ 11 500 skåner Ilene naturreservat og Ramsar-område samt sjøbunnen utenfor reservatet for inngrep. Alternativ 16 730 Kaldnes-Korten har klart negative effekter for de internasjonale naturverdiene i naturreservatet, og for viktige marine naturtyper utenfor reservatet. Senketunnelen kan berøre inntil 15 dekar av sjøbunnen i reservatet.
- Alternativ 16 730 Kaldnes-Korten vil innebære permanent beslag av et viktig beite- og oppholdsområde for fugl nord for Kaldnes. Nedkjøringsrampen til tunellen vil videre føre til endring av strømnings- og sedimentasjonsforhold omkring konstruksjonen.
- Alternativ 11 500 er klart mest robust mot naturhendelser som ekstremvær el.a., mot ulykker eller sabotasje som kan blokkere fastlandsforbindelsen. Spesielt ser vi på Kjellekrysset som et sårbart punkt i alternativ 16 730 Kaldnes-Korten.
- Alternativ 11 500 kan også være best når det gjelder omdisponering av dyrka mark, fordi utvidelse av Semslinna til fire felt kan begrenses til strekningen fra Jarlsberg travbane til E18. Alternativ 16 730 fordrer fire felt helt fra Kjellekrysset til E18.
- Alternativ 11 500 med hengebru er det klart rimeligste alternativet. Alternativ 16 730 er i beste fall omkring 1 mrd. kroner dyrere. Den store merkostnaden ved 16 730 kan få negative følger for satsingen på kollektivtransport, sykkel og gange.

Vi viser til fylkeskommunens brev datert 01.12.2017.

1. Plansaken

Overordnet styringsgruppe for Bypakke Tønsberg-regionen har lagt to alternative veitraseer ut til offentlig ettersyn: Alternativet 11 500 i korridor 1 med bru fra Ramberg til Smørberg, og alternativ 16 730 i korridor 2 med senketunnel fra Kaldnes til Korten. Det blir anbefalt at ny fastlandsforbindelse bygges som firefeltsvei. Overordnet styringsgruppe vil etter offentlig ettersyn anbefale ett av alternativene med sikte på planvedtak i Tønsberg og Færder kommuner.

Brua i alternativ 11 500 Ramberg-Smørberg er planlagt som hengebru uten åpningsmekanisme for skip. Det oppnås en seilingshøyde på 40 meter over vannflaten ved høyvannstand. I tillegg til fire kjørebaner for bil, vil alternativ 11 500 ha gang- og sykkelvei mellom Nøtterøy og Smørberg. Det legges opp til at fastlandsforbindelsen over Smørberg skal erstatte Hogsnesbakken som hovedvei mellom travbanen og Vear. Dermed kan den nåværende Hogsnesbakken stenges for gjennomgangstrafikk, og utbedringsplanen til 150 millioner kroner kan skrinlegges.

Når det gjelder senketunnelen fra Kaldnes til Korten i alternativ 16 730 anbefales det å sløyfe gang- og sykkelveien, og i stedet sette av 200 millioner kroner til alternative gang- og sykkelveitiltak. Dette sparer likevel 100-200 millioner kroner (netto) i investeringskostnad. Kostnadsanslaget for senketunnelen er beheftet med stor usikkerhet pga. tekniske utfordringer i anleggsfasen.

2. Fylkesmannens rolle

Fylkesmannens skal med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3-2 påse at planer ikke er i strid med nasjonale eller viktige regionale interesser innenfor miljø, landbruk, samfunnssikkerhet, folkehelse eller barn og unges interesser.

I prosjektet Bypakke Tønsbergregionen har Fylkesmannen deltatt med observatørstatus i overordnet styringsgruppe, mens miljø- og samfunnssikkerhetsavdelingen har deltatt i administrativ styringsgruppe samt faggruppene A2 Fastlandsforbindelsen og A4 Hovedaksene buss og sykkel.

3. Miljø- og samfunnssikkerhetsavdelingens vurdering

3.1 Beslutningsgrunnlaget

Beslutningsgrunnlaget innenfor «ikke-prissatte konsekvenser» er i hovedsak tilfredsstillende. Vi anser at materialet er svakere når det gjelder å beskrive konsekvenser i anleggs- og driftsfasen av senketunnelene. Dette har sammenheng med at Statens vegvesen anbefaler en byggemetode som innebærer inngrep i sjøbunnen over et bredt belte på inntil 180 meter i traséen.

Det er reist spørsmål om behov for tilleggsutredninger innenfor temaet lokale og regionale virkninger. Foreliggende KU-rapport gir etter vår vurdering en god oversikt og entydig konklusjon, og vi ser ikke behov for slike tilleggsutredninger for beslutningen om trasé.

3.2 Overordna premisser

To eller firefelts vei

Vi har merket oss at det blir anbefalt å bygge den nye fastlandsforbindelsen som firefelts vei. Lange strekninger med tunneler dels i fjell, dels i sjøbunn, gjør valg av toløpstunneler vesentlig tryggere. Som fagmyndighet innenfor samfunnssikkerhet legger vi stor vekt på at to løp reduserer sannsynligheten for alvorlige ulykker i tunneler og på bruer, samtidig som det gjør redningsoperasjoner etter ulykker vesentlig enklere.

Som fagmyndighet innenfor miljøvern vil vi midlertid påpeke at økt veikapasitet kan føre til økt veitrafikk, men at dette kan og bør motvirkes med nødvendige bilrestriktive tiltak.

Seilingshøyde

Det er stilt spørsmål ved om 40 meter fri seilingshøyde i Vestfjorden er tilstrekkelig. Fylkesmannen har som samordner av statlige etater hatt et møte med Kystverket Sørøst om dette spørsmålet. Kystverket understreket at dersom dagens virksomhet og framtidig virksomhet på Kaldnes har behov for anløp av kranfartøyer, er det aktuelt med krav om 55 meter seilingshøyde. Dersom dagens og fremtidige virksomheter ikke har slikt behov, kan 40 meter fri seilingshøyde være tilstrekkelig.

Som oppfølging fra møtet har Statens vegvesen sendt Kystverket et notat datert 12.12. i år om hengebrua i alternative 11 500, hvor Vegvesenet orienterer om sin dialog med industrivirksomheten på Kaldnes, samt grunneierne. Vegvesenet viser til at industrivirksomheten oppgir at 40 meters seilingshøyde er tilstrekkelig for uttransport av deres offshore-konstruksjoner, og at høye kranfartøyer ofte seiler via Kanalen. Vegvesenet orienterer videre om dialogen med grunneiere som ønsker å endre kommuneplanens arealformål i området fra industri til andre typer næring og bolig. Med henvisning til betydelig merkostnad på 6 – 700 mill. kroner knyttet til en bru med åpningsmekanisme anbefaler Vegvesenet å gå videre med hengebru med 40 meters seilingshøyde. Vi er enige i denne vurderingen, og legger en slik bruløsning til grunn her.

Mål for bypakke Tønsbergregionen

Den samfunnsøkonomiske analysen er gjennomført i henhold til offisielle, kvalitetssikrede metoder og kriterier, nedfelt i Statens vegvesens håndbok for konsekvensutredninger (Håndbok V712). Konsekvensutredningen gir derfor et godt, nøytralt grunnlag for å rangere de ulike alternativene, både når det gjelder prissatte og ikke-prissatte konsekvenser.

Det er i tillegg foretatt en vurdering av alternativene opp mot et sett mål som er formulert for bypakka; «Transportsystemet i Tønsberg-regionen skal være miljøvennlig, robust og effektivt.» Av de to anbefalte alternativene anser vi at 11 500 med hengebru Smørberg – Ramberg er best mht. miljø og robusthet, og tilfredsstillende mht. effektivitet.

3.3 Valg av alternativ: Kaldnes-Korten eller Ramberg-Smørberg

Ethvert nytt hovedveisystem innebærer inngrep som gir negative miljøkonsekvenser. Alternativ 11 500 Ramberg-Smørberg gir likevel relativt beskjedne ulemper for naturmiljø, landskap, kulturmiljø og nærmiljø/friluftsliv. Fjelltunneler i kombinasjon med en luftig og slank brukonstruksjon uten berøring av havoverflaten bidrar til dette. Alternativ 11 500 er rangert som det aller beste av samtlige syv alternativer som er utredet når det gjelder ikke-prissatte konsekvenser, dvs. temaene landskap, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfold, kulturmiljø og naturressurser (dyrket mark).

Alternativ 16 730 Kaldnes-Korten utfordrer i en helt annen grad både Ilene naturreservat/Ramsar-område og viktige naturverdier i sjøbunnen utenfor reservatet. Alternativ 16 730 er rangert som nummer fire mht. ikke prissatte konsekvenser, og som klart dårligere enn 11 500. Dersom beslaget av dyrka mark knyttet til utvidelse av Semslinna til fire felt hadde blitt medregnet, hadde rangeringen av 16 730 blitt enda dårligere.

Natur

Alternativ 11 500 Ramberg-Smørberg med hengebru vil etterlate et helt fritt vannspeil uten inngrep i sjø eller sjøbunn, hverken i byggefasen eller driftsfasen. Dette har betydelige fordeler for

naturmiljø, skips- og småbåttrafikk samt landskapsvirkning. I KU-rapporten er påvirkningen fra senketunnelen i alternativ 16 730 Kaldnes-Korten satt til «middels negativ» for Ilene naturreservat. Vi vil bemerke at påvirkningen kan bli større, avhengig av byggemetoden som blir valgt.

Basert på KU-rapportens oversiktskart antar vi at senterlinja i alternativ 16 730 krysser Ilene naturreservat over en strekning på omkring 70 til 80 meter. Et viktig spørsmål er hvor stort areal av sjøbunnen som vil bli gjenstand for oppgraving og masseforflytning. Det foreligger ikke tilgjengelige beregninger av dette på kommunedelplanstadiet. Dersom vegvesenet velger konsulentenes anbefalte byggemetode med oppgraving av en bred veiskjæring på havbunnen med skråninger 1: 9, vil dette utgjøre en gravebredde på omkring 180 meter. Innenfor naturreservatet vil dette i så fall tilsvare 10 til 15 dekar av havbunnen. Vi forstår det slik at en del av de omfattende gravemassene skal fylles tilbake mot betongkonstruksjonen når denne er montert.

Dersom vegvesenet/entreprenøren i stedet velger en såkalt tørr byggegrop med spuntvegger, vil arealbeslaget på havbunnen bli vesentlig redusert, kanskje til omkring 2 dekar innenfor reservatet.

Ilene naturreservat inngår i et internasjonalt nettverk av rasteområder for våtmarksfugl. Reservatet har status som Ramsar-område, og er underlagt en internasjonal konvensjon om vern av viktige våtmarker. Det er strenge krav til hvordan medlemslandene skal forvalte Ramsar-områdene. Ilene naturreservat har i nasjonal målestokk en meget stor artsrikdom. Der ferskvann fra Aulielva møter saltvann over vide, langgrunne flater, er det stor produksjon av planter, fisk og små dyr. Ved fjære sjø åpnes dette næringsrike beiteområdet for vadefugler og ender.

Den sydøstre delen av Ilene naturreservat samt områder langt utenfor reservatgrensen inngår i et sammenhengende ålegrassamfunn med svært høy verdi, kfr. Miljødirektoratets *Naturbase*. Større forekomster av ålegrasenger er uvanlige og til dels sjeldne. Ålegrasenger er svært produktive og regnes som viktige marine økosystemer på verdensbasis. Undervannsenger er ofte viktige næringssøkområder for sjeldne fuglearter, og naturtypen inneholder flere spesialiserte arter og samfunn, herunder rødlistearter.

Temarapport naturforhold viser til at i alt 15 til 20 dekar av ålegrasforekomsten kan bli berørt i forbindelse med bygging av en senketunnel. Våre beregninger viser at 40-50 daa av ålegrasforekomsten i og utenfor reservatet blir berørt i anleggsfasen. Vi er derfor bekymret for et omfattende anleggsarbeid både innenfor og utenfor reservatet.

Dersom alternativ 16 730 med senketunnel Kaldnes – Korten skulle bli valgt som ny fastlandsforbindelse, legger vi til grunn at spørsmålet om byggemetode og areal av påvirket sjøbunn blir fastlagt i reguleringsplanen. Miljø- og samfunnssikkerhetsavdelingen vil allerede nå markere at det kan bli fremmet innsigelse til et reguleringsforslag som innebærer oppgraving/masseutskifting av et stort areal av naturreservatets sjøbunn. Vi viser til at det definitivt foreligger naturverdier av nasjonalt og internasjonalt format, og at det ifølge Temarapport naturmangfold kan ta 15 til 20 år før ålegrassamfunnet er reetablert. Ramsarkonvensjonen tilsier at inngrep primært skal unngås, subsidiert reduseres (f.eks. ved smal byggegrop) eller avbøtes og om nødvendig kompenseres.

Uansett valg av byggemetode fordrer bygging av senketunnel gjennom naturreservat dispensasjon fra verneforskriften og naturmangfoldloven.

Fra Kaldnessiden er det i alternativ 16 730 forutsatt en nedkjøringsrampe over en grunne («Skjæret») over en strekning på ca. 190 meter. Temarapporten om naturmangfold viser at også denne delen av Byfjorden rommer et rikt fugleliv, og nedkjøringsrampen er svært uheldig for

denne økologiske funksjonen. Ifølge rapporten vil en sone på minst 50 meter til hver side av konstruksjonen utgå som fuglebiotop i tillegg til arealet av selve konstruksjonen.

Som ledd i konsekvensutredningen er det i tillegg utarbeidet en fagrapport om endringer i strømforholdene i Byfjorden og Tønsberg havn. Når det gjelder nedkjøringsrampen fra Kaldnes i alternativ 16 730 sies det i rapporten at «...endringer i strømfeltet er begrenset til området nær utfyllingene og spuntveggene fra Kaldnes på Nøtterøysiden. Ved enden av utfyllingene kan det bli separasjon av strømmen og dannelse av bakevjer. Dette kan i noen tilfeller føre til erosjon, spesielt ved enden av utfyllingene. I bakevjene som dannes ved utfyllingene kan det bli oppbygging av sedimenter.» Vi anser at dette er uheldig for naturverdiene i området.

Forurensning

Alternativ 16 730 Kaldnes-Korten innebærer graving i sjøbunnen i Byfjorden. Med erfaring fra byggeprosjekter på Kaldnes legger vi til grunn at sedimentene i den aktuelle delen av Byfjorden er påvirket av miljøgifter. Dette har bl.a. sammenheng med den tidligere bedriften Kaldnes Mekaniske Verksted, som i en lang periode drev med skipsbygging. Vi gjør for ordens skyld oppmerksom på at graving i sjøbunnen vil kreve særskilt tillatelse i medhold av forurensningslovgivningen. Fylkesmannen er forurensningsmyndighet på dette området.

Støy

Reduksjonen i antallet boenheter i gul og rød støyzone er lav ved begge veialternativene. Vi legger til grunn at potensialet for ytterligere støyskjerming i reguleringsfasen kan bedre resultatet.

Alternativ 11 500 genererer mer trafikk på Bekkeveien på Vear og videre sydover på Melsomvikveien. Spesielt i Bekkeveien forutsetter vi etablering av langsgående støyskjerming. Enkelte boliger på høydedraget på Ramberg får utilfredsstillende støyforhold som vanskelig kan løses gjennom støyskjerming på brua. Vi legger til grunn at disse beboerne får tilbud om lokal støyskjerming som gir tilfredsstillende uteoppholdsareal og sikrer gode innendørs støyforhold.

Når det gjelder Ilene naturreservat gir 11 500 redusert støyutbredelse fra Semslinna, mens 16 730 opprettholder dagens støyutbredelse.

Reisemiddelfordeling og klima

Når det gjelder utslipp av CO₂, er det ubetydelig forskjell mellom alternativene. Innføring av bompenger vil føre til reduserte CO₂- utslipp fra alle de undersøkte alternativene.

Både alternativ 11 500 og 16 730 vil avlaste Kanalbrua samt Tønsberg og Teie sentrum, sistnevnte gir noe bedre avlastning. Vi vil peke på at tidsdifferensierte bomsatser kan innføres dersom framkommeligheten for buss i rushtid skulle bli problematisk.

Alternativ 11 500 Ramberg-Smørberg med bru over Vestfjorden åpner ny mulighet for både bil- og sykkelbruk mellom Vear/Melsomvik og Nøtterøy/Tønsberg by. Alternativet gir gode muligheter for å oppnå høy oppslutning om kollektivtransport, sykkel og gange for sentrumsrettet trafikk. Dette fordrer utvikling av kollektivtilbudet og trafikkregulerende tiltak.

I alternativ 16 730 Kaldnes-Korten er gang- og sykkelveien tatt ut av senketunellen fra Kaldnes til Korten. Det svekker dette alternativets muligheter for overføring av trafikk fra bil til sykkel. På den annen side er det satt av 200 millioner kroner til kompenserende tiltak for sykkel.

Alternativ 16 730 legger til rette for en fortsatt høy andel bilførere i Tønsberg, fordi veikapasiteten også for sentrumsrettet trafikk blir svært god. Hele seks kjørefelt vil være til rådighet for bilførere mellom Nøtterøy og Tønsberg sentrum. Med mindre det iverksettes effektive bilrestriktive tiltak, er sannsynligheten stor for at biltrafikken vil øke.

Byspredning

Det er stilt spørsmål ved om alternativ 11 500 Ramberg-Smørberg vil svekke Tønsberg som handelsby. Når gjennomgangstrafikken fra Nøtterøy og Tjøme ledes utenom Tønsberg sentrum og direkte til Jarlsberg travbane, fryktes det at handelsetableringer i dette området vil gå på bekostning av bysentrum. Vi vil imidlertid minne om at Tønsberg bystyre er planmyndighet. Uten at bystyret selv åpner for det, kan det ikke skje større handelsetableringer utenfor bysentrum.

Samfunnssikkerhet

KU-materialet viser at begge alternativene styrker samfunnssikkerheten sammenholdt med dagens situasjon, med kun Kanalbrua som fastlandsforbindelse. Dagens situasjon representerer en betydelig sårbarhet for Tønsbergregionen. Ut fra både KU-materialet, saksframstillingen for OSG og samtaler innenfor arbeidsgruppe A2 konstaterer vi at det er betydelig usikkerhet knyttet til bygging av senketunnelen i alternativ 16 730. I tillegg til tidstap kan dette medføre kostnadsoverskridelser.

I KU-rapporten scorer alternativ 16 730 Kaldnes-Korten godt innenfor temaet samfunnssikkerhet. Hovedårsaken er at alternativet gir god avlastning av Kanalbrua med tilgrensende veier på hver side. Dermed reduseres faren for trafikkulykker.

Som fagmyndighet innenfor samfunnssikkerhet og beredskap mener vi ROS-analysen ikke legger tilstrekkelig vekt på at en undersjøisk tunnel som i alternativ 16 730 er vurdert å være mer sårbar enn bruløsninger, kfr. ROS-analysens pkt. 4.2.1. Videre er det ikke lagt nok vekt på at Kjellekrysset er et sårbart punkt i alternativ 16 730 Kaldnes - Korten, både for vei- og jernbanetrafikk. En hendelse i Kjellekrysset i form av ulykke, sabotasje eller ekstremvær kan lamme Vestfoldbanen og veitrafikken både i krysset, i Frodeåstunnelen, på Semslinna og på Jarlsberglinna. Det er en sterk side ved 11 500 at trafikken fordeler seg på ny fastlandsforbindelse og eksisterende Kanalbru på en måte som unngår at så mye trafikk føres gjennom Kjellekrysset.

Vi mener det også er grunn til å legge større vekt på at ekstrem høy vannstand kombinert med sterk vind og bølger vil være vesentlig mer kritisk for alternativ 16 730 Kaldnes-Korten enn for 11 500 Ramberg-Smørberg. Det vil spesielt være fare for blokkering av trafikken i Kjellekrysset. Ifølge Kartverket ligger veibanen på Semslinna (fv. 300) over Jarlsbergjordene generelt på kote 2, og på kote 1,7 omkring 500 meter vest for Kjellekrysset. På Jarlsberglinna (fv. 308) ligger veibanen på kote 1,3 under jernbanebrua like nord for krysset.

Vi mener det er grunn til å legge betydelig større vekt på at alternativ 11 500 Ramberg-Smørberg kommer godt ut når det gjelder faren for stengning av fastlandsforbindelsen. Dette alternativet framstår som en robust løsning, som takler ekstremvær som springflo, flom og sterk vind. Vi anbefaler likevel å heve veibanen på Melsomvikveien over kortere strekninger ved travbanen.

Jordvern

Alternativ 16 730 Kaldnes-Korten betinger en utvidelse av Semslinna til fire felt fra Kjellekrysset til E18. Vi mener dette beslaget av 70 daa dyrka mark må tas med i regnestykket, som da viser 84 daa i alt. Firefelts vei over Semslinna er en direkte konsekvens av alternativet 16 730. Også Jarlsberglinna fra Kjelle til Sem kirke får i dette alternativet en trafikk som kan medføre utvidelse

til fire felt på sikt. Alternativ 11 500 Ramberg-Smørberg med tunell i Hogsnesåsen vil beslaglegge noe mindre dyrka mark; 76,5 daa inkludert utvidelse av Semslinna fra Jarlsberg travbane til E18.

Landbruksdirektøren minner om at Stortinget nylig har innskjerpet praktiseringen av jordvernet. Vestfold har dyrka mark av aller beste kvalitet og har et spesielt ansvar for å ta vare på denne. Ut fra jordvern hensyn er det landbruksdirektørens oppfatning at alternativ 11 500 er å foretrekke.

Kostnadsanslag og usikkerhet

Alternativ 16 730 betinger utvidelse av Semslinna til fire felt fra Kjellekrysset til E18, mens alternativ 11 500 krever slik utvidelse bare fra Jarlsberg travbane til E18. Alternativ 11 500 løser trafikkutfordringen i Hogsnesbakken. Det gjør ikke 16 730. Korrigert for disse forholdene er alternativ 16 730 omkring 900 millioner kroner dyrere enn alternativ 11 500. Legger vi til 200 millioner kroner som kompensasjon for manglende gang- og sykkelvei, blir alternativ 16 730 omkring 1,1 mrd. kroner dyrere enn alternativ 11 500. Dette kan få vesentlig betydning for muligheten til å gjennomføre ønskede tilretteleggingstiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange.

I tillegg vises det i saksframstillingen til at det er betydelig usikkerhet knyttet til kostnadsanslaget for senketunnelen fra Kaldnes til Korten. Vi forstår det slik at det ikke kan utelukkes betydelige overskridelser, langt ut over den usikkerhetsmarginen på +/- 25 pst. som er oppgitt i KU-rapporten. Usikkerheten knytter seg især til hendelser under selve byggingen av senketunnelen. Erfaringen med å bygge hengebruer er mye større enn med senketunneller. Sannsynligheten for uforutsette hendelser i bygging av en hengebru er liten, og usikkerheten i kostnadsanslagene er derfor mye mindre når det gjelder hengebrua fra Ramberg til Smørberg. Denne ulikheten i usikkerhet er ikke reflektert i kostnadstallene, men er like fullt en realitet som bør vektlegges.

4. Konklusjon

Alternativ 11 500 Ramberg-Smørberg kommer klart best ut når det gjelder konsekvensene for naturmiljø, landskap, kulturmiljø og nærmiljø/friluftsliv, alternativet gir best effekt for samfunnssikkerheten og er samtidig det desidert rimeligste alternativet.

Alternativ 16 730 Kaldnes-Korten har en klart negativ påvirkning på de internasjonale naturverdiene i Ilene naturreservat/Ramsarområde, samt på sjøbunn og fuglebiotop utenfor reservatet. Alternativ 11 500 Ramberg-Smørberg har ingen slik negativ påvirkning på naturreservatet, på sjøbunnen eller på naturmangfoldet i Byfjorden for øvrig.

Begge alternativene løser trafikkutfordringene i Tønsberg på en tilfredsstillende måte, og oppfyller målene for Fastlandsforbindelsen om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem.

Vår anbefaling er at alternativ 11 500 Ramberg-Smørberg med hengebru velges som ny fastlandsforbindelse.

Med hilsen

Miljø- og samfunnssikkerhetsavdelingen

Elisabet Rui
fylkesmiljøvernssjef

Gunnar Kleven
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur.

Kopi til:

Tjøme kommune	Rødsgata 36	3145	Tjøme
Miljødirektoratet	postb. 5672 Sluppen	7485	TRONDHEIM
Kystverket Sørøst	postboks 1502	1502	Ålesund
Nøtterøy kommune	postboks 250	3163	Nøtterøy
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	postboks 2014	3103	Tønsberg
Tønsberg kommune	postboks 2410	3104	Tønsberg
Statens vegvesen - region sør	Serviceboks 723 Stoa	4808	Arendal
NVE Region Sør	postboks 2124	3103	TØNSBERG
Sandefjord kommune	postboks 2025	3202	Sandefjord



POLITIET

Vestfold fylkeskommune

SØR-ØST POLITIDISTRIKT

Deres referanse:
Brev av 1.Des 2017

Vår referanse:
201715312-2 008

Sted, Dato
Tønsberg, 08.01.2018

HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN - INTERKOMMUNAL KOMMUNEDELPLAN MED KONSEKVENsutREDNING FOR NY FASTLANDSFORBINDELSE FRA NØTTERØY OG TJØME



Foto: Politidirektoratet

Politiet i Tønsberg anbefaler at alternativ 16 730 Kaldnes-Korten med tunnel velges som ny fastlandsforbindelse.

Politiet er svært opptatt av den beredskapsmessige fordelene alternativ 16 730 er gjennom konkret avlastning for bytrafikk over Kanalbrua. For alle beredskapsetater er tid svært vesentlig og vi er av den klare oppfatning at tid i form av respons er svært viktig for brukerne i Færder kommune.

SØR-ØST POLITIDISTRIKT

Post: Postboks 2073, 3103 Tønsberg
E-post: post.sor-ost@politiet.no

Tlf.: 33344400
Faks: 33313602

Org. nr.: 983998178
www.politi.no

Vi viser til fylkeskommunens brev datert 01.12.2017.

1. Plansaken

Overordnet styringsgruppe for Bypakke Tønsberg-regionen har lagt to alternative veitraseer ut til offentlig ettersyn: Alternativet 11 500 i korridor 1 med bru fra Ramberg til Smørberg, og alternativ 16 730 i korridor 2 med senketunnel fra Kaldnes til Korten. Det blir anbefalt at ny fastlandsforbindelse bygges som firefeltsvei. Overordnet styringsgruppe vil etter offentlig ettersyn anbefale ett av alternativene med sikte på planvedtak i Tønsberg og Færder kommuner.

Brua i alternativ 11 500 Ramberg-Smørberg er planlagt som hengebru uten åpningsmekanisme for skip. Det oppnås en seilingshøyde på 40 meter over vannflaten ved høyvannstand. I tillegg til fire kjørebaneer for bil, vil alternativ 11 500 ha gang- og sykkelvei mellom Nøtterøy og Smørberg.

Det legges opp til at fastlandsforbindelsen over Smørberg skal erstatte Hogsnesbakken som hovedvei mellom travbanen og Vear. Dermed kan den nåværende Hogsnesbakken stenges for gjennomgangstrafikk, og utbedringsplanen til 150 millioner kroner kan skrinlegges. Når det gjelder senketunnelen fra Kaldnes til Korten i alternativ 16 730 anbefales det å sløyfe gang- og sykkelveien, og i stedet sette av 200 millioner kroner til alternative gang- og sykkelveitiltak. Dette sparer likevel 100-200 millioner kroner (netto) i investeringskostnad. Kostnadsanslaget for senketunnelen er beheftet med stor usikkerhet pga. tekniske utfordringer i anleggsfasen.

2. Politiets rolle

Politiet skal sørge for beredskap innen alle polisierer gjøremål for innbyggerne i regionen. Av beredskapsmessige hensyn vil responstid være en vesentlig faktor for at politiet skal kunne utøve sin rolle også i Færder kommune på en tilfredsstillende måte.

I prosjektet Bypakke Tønsberg-regionen har politiet blitt invitert til høring og fått anledning til å komme med innspill i prosessen.

3. Politiets vurdering

Beslutningsgrunnlaget for vår vurdering

Med alternativ 16 730 vil fjordforbindelsen få mest trafikk, dvs. mer enn med de øvrige alternativene. Det er beregnet henholdsvis 17 900 ÅDT og 22 400 ÅDT i 2024 med og uten bom, og 20400 ÅDT og 25500 ÅDT med og uten bom i 2040. Alternativet gir også mest avlastning av Kanalbroen. Dvs. at man omtrent vil halvere trafikkmengden på Kanalbroen, fra ca 42 000 biler per døgn til ca 21 000 kjøretøy per døgn i 2024 (uten bompenger). Med alternativ 16730 vil man sammenliknet med de øvrige alternativene unngå at trafikk mellom Tønsberg sentrum og Vearsiden kjører via Nøtterøy.

Alternativ 16 730 vil også gi mindre nyskapt trafikk enn med de øvrige alternativene. Dette fordi dette alternativet blir mer som et supplement til eksisterende Kanalbro mens alternativene i korridor 1 er nye vegforbindelser mellom områder som tidligere ikke har hatt direkte vegforbindelse. Dermed genereres det biltrafikk som ellers ikke ville ha oppstått. Det er også verdt å nevne at alternativ 16 730 er beregnet å avlaste Stoltenbergsgate som er lite egnet til å ta stor trafikk, med ca. 4 800 kjøretøy per døgn.

3.2 Overordna premisser

To eller firefelts vei

Politiet har merket seg anbefaling om å bygge den nye fastlandsforbindelsen som firefelts vei. Lange strekninger med tunneler dels i fjell, dels i sjøbunn, gjør valg av toløpstunneler vesentlig tryggere. Med tanke på beredskap og risikoreduserende tiltak, legger vi stor vekt på at to løp reduserer sannsynligheten for alvorlige ulykker i tunneler og på bruer, samtidig som det gjør redningsoperasjoner etter ulykker vesentlig enklere.

Samfunnssikkerhet

I KU-rapporten scorer alternativ 16 730 Kaldnes-Korten godt innenfor temaet samfunnssikkerhet. Hovedårsaken er at alternativet gir god avlastning av Kanalbrua med tilgrensende veier på hver side. Dermed reduseres faren for trafikkulykker.

Politiet ser at det forsøkes å peke på Kjellekrysset som sårbart punkt i alternativ 16 730 Kaldnes - Korten, både for vei- og jernbanetrafikk. En hendelse i Kjellekrysset i form av ulykke, sabotasje eller ekstremvær kan lamme Vestfoldbanen og veitrafikken både i krysset, i Frodeåstunnelen, på Semslinna og på Jarlsberglinna. Politiet er av den oppfatning at utbyggingen av Kjellekrysset godt vil håndtere dette og at gevinsten i det lange løp vil være større enn alternativet.. Videre vil dagens løsning kunne være alternativ rute i det korte tidsrom en slik hendelse vil være en utfordring. Alternative utfartsruter gjennom ringveisystemet, Slagendalen, Hortensveien, Åsgårdstrandsveien mm vil i det korte tidsaspektet, kunne avlaste.

Det vises videre til at Kjellekrysset ikke er nevneverdig mer utsatt knutepunkt enn det et storkryss ved Jarlsberg Travbanene vil være.

Politiet er svært opptatt av den beredskapsmessige fordelene alternativ 16 730 er gjennom konkret avlastning for bytrafikk over Kanalbrua. For alle beredskapsetater er tid svært vesentlig og vi er av den klare oppfatning at tid i form av respons er svært viktig for brukerne også i Færder kommune.

Politiets lokasjon

Tønsberg politistasjon er lokalisert i Baglergaten i Tønsberg sentrum. Ny etablering av Tønsberg som hovedsete for nye Sør-Øst politidistrikt gjør også at stasjonens lokalisering er gitt for tiår frem i tid. Tønsberg politistasjon skal også i fremtiden betjene Færder kommune. For politiet er vår responstid vesentlig i de oppgaver vi utfører for samfunnet. Legger man til grunn gatebruksplan for Tønsberg, og KU rapportens utredelse om trafikale virkninger, vil politiet i stor grad måtte forholde seg til ny landforbindelse for effektivt å kunne løse våre oppdrag for borgere av Færder kommune. Det er i dette lys at politiet ser alternativ 16 730 som den mest hensiktsmessige løsning.

4. Konklusjon

Alternativ 16 730 Kaldnes-Korten kommer klart best ut når det gjelder beredskap for innbyggere i Færder kommune. Alternativet gir best effekt for samfunnssikkerheten etter politiets mening.

Alternativ 11 500 Ramberg-Smørberg har svært negative konsekvenser for trafikkutfordringene i Tønsberg. Alternativet vil gi en faktisk økning av uønsket trafikk på Kanalbrua og gjennom dette økt trafikk trykk i Stoltenberggaten med sidegater. Dette vil gi

store utfordringer med tanke på utrykninger for politiet og en merbelastning for beboere i disse områdene.

Vår anbefaling er at alternativ 16 730 Kaldnes-Korten senketunnel velges som ny fastlandsforbindelse.

Med hilsen

Øystein Holt
GDE Leder Vestfold
(sign)

Frank Gran
Politioverbetjent
(Sign)

Vestfold fylkeskommune

Postboks 2163

3103 TØNSBERG

Adm.enhet: Forvaltningsseksjonen i region
Sør

Saksbehandler: Lars Aage Gade-Sørensen

Telefon:

Vår referanse: 17/18399

Deres 201708891-1

referanse:

Dato: 12.01.2018

SVAR PÅ HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN AV PLANFORSLAG INTERKOMMUNAL KOMMUNEDELPLAN MED KONSEKVENsutREDNING FOR NY FASTLANDSFORBINDELSE NØTTERØY OG TJØME KOMMUNER VESTFOLD

Vi viser til høring og offentlig ettersyn av interkommunal kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse Nøtterøy og Tjøme kommune, mottatt 01.12.2017.

Fiskeridirektoratets ansvar og medvirkning

Fiskeridirektoratet er myndighetenes rådgivende og utøvende organ innen fiskeri- og havbruksforvaltning i Norge. Vår oppgave er bl.a. å sikre eksistens og utviklingsmuligheter for marine næringer - herunder ivaretagelse av marint biologisk mangfold - ved å tilstrebe en balansert og bærekraftig utnyttelse av kystsonen.

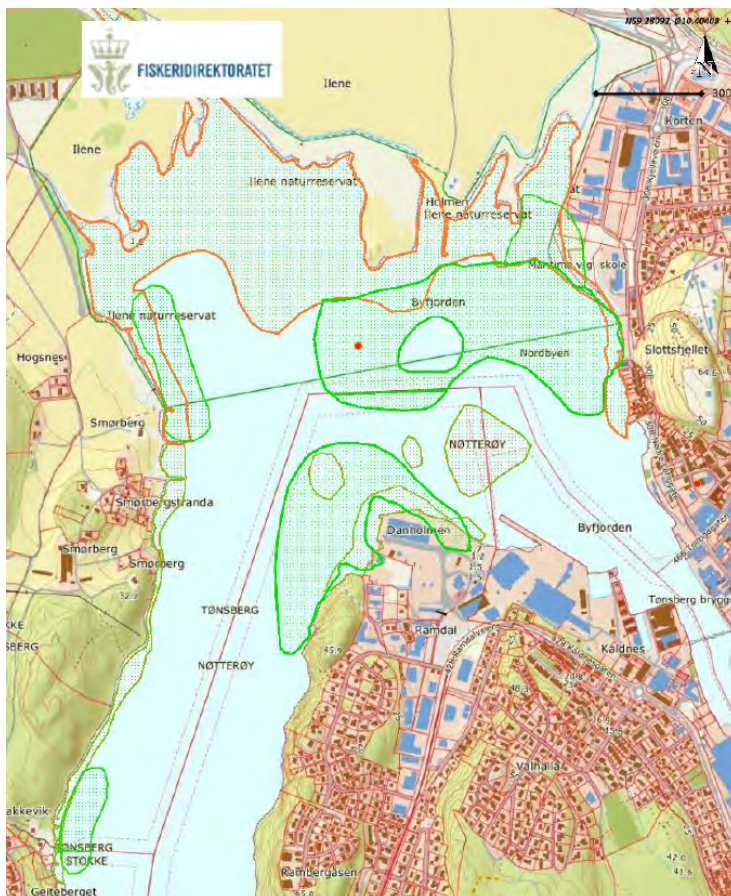
Fiskeridirektoratets regionkontorer har som en viktig oppgave å medvirke i kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven (pbl) når fiskeri- og havbruksinteresser i kyst- og sjøområder berøres, deriblant avgi uttalelse i dispensasjonssaker etter lovens kap 19.

Formål og planstatus

To alternative planforslag for ny fastlandsforbindelse fra Kolberg på Nøtterøy foreligger. I korridor 1 alternativ 11 foreslås hengebro med seilingshøyde 40 m mellom Ramberg og Smørberg samt tunnel på Hogsnes og tilknytning til krysset ved Jarlsberg travbane. I korridor 2 alternativ 16730 foreslås undersjøisk tunell mellom Kaldnes og Korten uten gang- og sykkelvei, og tilknytning til Kjelle-krysset. Ny fastlandsforbindelse planlegges med 4 felt og trafikkregulerende tiltak.

Innspill fra Fiskeridirektoratet region Sør

Et søk i vår karttjeneste <https://kart.fiskeridir.no> viser at det finnes marint biologisk mangfold som kommer i berøring med de to alternativene for kryssing av Byfjorden og Vestfjorden, se Figur 1. Dette er forekomster av naturtypene ålegraseng og bløtbunnsområder i strandsonen. Ålegrasengene er gitt verdien A - nasjonalt viktig, mens bløtbunnsområdene har verdien C – lokalt viktig. Naturtypen ålegraseng er viktig fordi et stort antall marine arter har dette som leveområde. Den biologiske produksjonen er høy og sjeldne utforminger og rødlistearter forekommer. Bløtbunnsområder i strandsonen består av mudder og/eller fin, leirholdig eller grovere sand som ofte tørrelegges ved lavvann. Et stort antall arter er å finne i bløtbunnsområder i strandsonen og produksjonen i vannmassene kan være høy. Områdene er viktige beiteområder for fugl og fisk.



Figur 1: Kart som viser marint biologisk mangfold fra <https://kart.fiskeridir.no>

Korridor 1 Alternativ 11 500 som medfører bro over Vestfjorden mellom Ramberg og Smørberg berører i liten grad en forekomst av bløtbunnsområder i strandsonen. Forekomster av ålegraseng berøres ikke. Forekomsten av bløtbunnsområder som kan berøres ligger på Smørbergssiden og kan berøres av brufundamenter eller lignende. Dette avhenger av valg av fundamenter og metode for anleggsarbeide.

Korridor 2 Alternativ 16 730 som medfører bygging av senketunell over Byfjorden vil berøre flere forekomster av ålegraseng og bløtbunnsområder i strandsonen. Enkelte av forekomstene vil bli direkte berørt av inngrep, mens andre står i fare for å bli berørt fra

anleggsarbeide. Bygging av tunell medfører store inngrep på havbunnen og kan medføre endring i strømningsforhold og sedimentering innover i fjorden. Graving i sedimentet vil medføre en stor nedslamming av nærliggende naturtyper. I konsekvensutredningen «Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme. Hovedrapport.» står det at «for å plassere tunellelementene må det graves en slakt hellende skråning hvilket fører til at en betydelig bredere korridor enn selve tunellbredden må graves opp. Et ca. 200 meter bredt belte vil bli fjernet i de grunne delene av havbunnen hvilket fører til at et betydelig areal med viktige marine naturtyper må fjernes midlertidig». Videre antas det at forekomstene av ålegress vil kunne regenerere etter 15-20 år.

Grunne sjøområder med ålegras og bløtbunnsområder i strandsonen er en begrenset og utsatt naturtype langs kysten i Sør-Norge. Det er derfor viktig at de forekomstene som finnes tas vare på. Det er videre knyttet internasjonale forpliktelser til naturtypen ålegraseng. Ålegresset er sårbart for utbygginger i strandsonen og er særlig utsatt for menneskelig aktivitet.

Det framgår av «Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen pkt 5.2 at: «Bygging og landskapsinngrep skal ikke tillates på arealer som har betydning for andre formål, som for eksempel (...) naturvern, naturmangfold, fiskerinæring (...) eller annen samfunnsmessig betydning». Her vurderes det å bygge ut på et areal som har stor verdi for naturmangfold.

Fiskeridirektoratet region sør vil også peke på naturmangfoldloven, blant annet dens prinsipper om bærekraftig bruk og vern. Hensynet til å ivareta biologisk mangfold bør vektas sterkt ved vurdering av hvilke tiltak det kan gis tillatelse til. Vi forutsetter at det foretas en grundig vurdering av om bygging av senketunell bør tillattes på bekostning av viktig naturmangfold, som har stor betydning for blant annet yrkes- og fritidsfiske. Ålegrasenger brukes som oppvekstområde for yngel av flere kommersielle arter. Blant annet er kysttorskbestanden på et historisk lavmål og man bør legge til grunn en føre-var-tilnærming og verne et område som brukes av kysttorskens yngel.

Hvorvidt ålegrasengene vil la seg regenerere er omstridt. Undersøkelser har vist at selv på plasser hvor miljøet forbedres har ålegresset begrensede muligheter til å naturlig reetablere seg på grunn av langsom vegetativ tilvekst og kort evne til spredning med frø. Restaurering av ålegress ved transplantasjon av levende planter kan være en effektiv metode for å skynde på eller muliggjøre regenerering. Det finnes flere artikler og studier på dette, og vi anbefaler at tiltakshaver setter seg inn i problemstillingen.

Dersom senketunellen realiseres er massehåndtering under anleggsarbeidet viktig. Det er viktig å ta vare på de massene som finnes i det øvre bunnlaget der det er forekomster av ålegraseng. Sediment der ålegress vokser inneholder en frøbank av ålegressfrø. Disse er viktig for at bestanden skal kunne regenerere. Det er derfor viktig å legge tilbake

toppmassene på toppen av bunnen, når massene fylles tilbake. Dermed sikrer man at frøbanken fylles tilbake, noe som er viktig for regenerering.

Ut over marint biologisk mangfold er ikke planen i berøring med flere fiskeriinteresser.

Konklusjon

Alternativ 11500 hengebru, medfører nesten ikke konsekvenser for marint biologisk mangfold. Det er kun mulige konsekvenser for et lite område med naturtypen bløtbunnsområder i strandsonen på Smørbergsiden. Alternativ 16730 senketunnell medfører store inngrep i naturtypene ålegraseng og bløtbunnsområder i strandsonen. Inngrepene kan føre til ikke – reversible konsekvenser for biologisk mangfold, noe vi ser på som svært negativt. Det kan være mulig å regenerere forekomsten av ålegraseng, men erfaring viser at dette er vanskelig og krever lang tid.

Med hilsen

Erik Ludvigsen
seksjonssjef

Lars Aage Gade-Sørensen
rådgiver

Brevet er godkjent elektronisk og sendes uten håndskreven underskrift

Mottakerliste:

Vestfold fylkeskommune	Postboks 2163	3103	TØNSBERG
------------------------	---------------	------	----------

Kopi til:

Fiskerlaget Sør	Postboks 1476 Vika	0116	OSLO
Fylkesmannen i Vestfold	Postboks 2076	3103	TØNSBERG
Kystverket Sørøst	Postboks 1502	6025	ÅLESUND



SAKSBEHANDLER
Ole Christian Tollersrud

INNVALGSTELEFON

TELEFAKS
+47 22 94 04 04
postmottak@ra.no
www.riksantikvaren.no

VÅR REF.
15/00125-23

DERES REF.
201708891-1

DERES DATO

ARK. P - Plansaker
83-84 Tønsberg kom. - Ve

VÅR DATO
14.12.2017

Vestfold fylkeskommune
Postboks 2163
3103 Tønsberg

Att:

Vedrørende behandling av interkommunal kommunedelplan med konsekvensutredning - Ny fastlandsforbindelse Nøtterøy Tjøme

Viser til brev av 06.12.2017 hvor det bes om at Riksantikvaren uttaler seg til hele kulturminnefeltet, dvs. både til automatisk fredete kulturminner og nyere tids kulturminner for hele planområdet, da det er besluttet at fylkeskommunen selv ikke skal behandle planen.

Riksantikvaren har drøftet problemstillinger brevet reiser, og viser til rundskriv T-4/92 «Kulturminnevern og planlegging etter plan- og bygningsloven» Her slås det fast at forvaltningsansvaret i første instans etter lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) med enkelte unntak lagt til fylkeskommunen. Fylkeskommunen er gitt ansvaret for å ivareta de samlede verneinteressene innen kulturminneforvaltningen i areal- og utbyggingssaker etter plan- og bygningsloven. Videre heter det i pkt. 3.3 i rundskrivet at:

*«Kulturminneforvaltningen i fylkeskommunen vil medvirke i planarbeidet i to faser:
Komme med innspill under arbeidet med forslag til arealdelen av kommuneplanen, jf § 20-2, annet ledd.
Avgi høringsuttalelse til forslaget til arealdelen av kommuneplanen når den er lagt ut til offentlig ettersyn før kommunestyrets vedtak, jf § 20-5».*

Riksantikvaren ber fylkeskommunen uttale seg som kulturminnemyndighet i henhold til rundskriv T-4/92. Riksantikvarens innspill i saken om kulturminner innen vårt førstelinjeansvar vil foreligge senest en uke før høringsfristens utløp.

Om fylkeskommunens kulturminneavdeling vurderer at deres eierforhold til planen medfører habilitetskonflikt, bes det om at benyttes en settefylkeskommune.

Leidulf Mydland (e.f.)
Seksjonssjef

Ole Christian Tollersrud
seniorrådgiver

Brevet er elektronisk godkjent uten underskrift



SAKSBEHANDLER
Ole Christian Tollersrud

INNVALGSTELEFON

TELEFAKS
+47 22 94 04 04
postmottak@ra.no
www.riksantikvaren.no

VÅR REF.
15/00125-24

DERES REF.

DERES DATO

ARK. P - Plansaker
83-84 Tønsberg kom. - Ve

VÅR DATO
16.01.2018

Se mottakerliste

Bypakke Tønsberg-regionen - Ny fastlandsforbindelse. Riksantikvarens uttalelse

Det vises til brev av 06.12.2017 hvor det bes om uttalelse fra Riksantikvaren til forslag til kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse mellom Nøtterøy og Tønsberg.

Som det fremgår av vårt brev av 14.12.2017 vil direktoratets uttalelse omhandle vårt førstelinjeansvar i plansaker, og i denne saken gjelder det middelalderbyen Tønsberg (ID 10570 og ID 88462). Det vises også til vårt innspill til planprogrammet datert 06.01.2016.

Det er flere store plansaker som vil kunne påvirke det automatisk fredete kulturminnet middelalderbyen Tønsberg og opplevelsen av Tønsbergs middelalderhistorie. Bypakke for Tønsbergregionen er en, ny intercityforbindelse fra Tønsberg til Larvik en annen, og i tillegg kommer reguleringsplanen for Slottsfjellet som også vil kunne ha tiltak som vil virke inn.

Riksantikvarens vurdering

Riksantikvaren er opptatt av å se disse planene i sammenheng, slik at tålegrensen for middelalderbyen Tønsberg ikke utfordres for sterkt i forbindelse med disse prosjektene.

Kommunedelplanen inneholder to ulike alternativer for ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy:

I korridor 1 alternativ 11 500: Høy bro (ca 40 m) Ramberg – Smørberg med tunnel gjennom Hogsnesåsen

I korridor 2 alternativ 16 730: Undersjøisk tunnel Kaldnes – Korten

Riksantikvaren er tilfreds med at de mest konfliktfylte alternativene som var med i planprogrammet nå er silt ut, og direktoratet anser at begge disse alternativene er akseptable i forhold til middelalderbyen.

Undersjøisk tunnel i korridor 2 fra Kaldnes til Korten vil medføre en utfylling i sjøen i form av 300 m nedføringsrampe som blir godt synlig fra Slottsfjellet og middelalderbyen. Hoveddelen av nedføringsrampen etableres på Kaldnes. I tillegg skal det etableres 4-felts vei fra Jarlsberg til Korten og videre til tunnelen. Tiltak beskrevet i forbindelse med alternativ 16730 i korridor 2 vil samlet ha større negativ innvirkning på landskapet rundt middelalderbyen og ruinene av Tønsberghus (Slottsfjellet) enn alternativ 11500 i korridor 1. Et av alternativene BaneNor skal utrede videre for ny linje for intercityforbindelse mellom Tønsberg og Larvik, har også ved Slottsfjellet overlappende trasé med alternativ 16730. Da planprosessene ikke er samkjørt er det en reell mulighet for at både ny vei- og jernbaneløsning vil kunne bli plassert i nærområdet til

Tunsberghus og middelalderbyen og samlet medføre store inngrep i landskapet og utfordre kulturminnenes tålegrense sterkt.

Ut fra en samlet vurdering vil Riksantikvaren derfor anbefale at alternativ 11500 i korridor 1 legges til grunn for videre planlegging av ny fastlandsforbindelse og helhetlig trafikkløsning.

Vennlig hilsen

Kristine Johansen (e.f.)
fung. seksjonssjef

Ole Christian Tollersrud
seniorrådgiver

Brevet er elektronisk godkjent uten underskrift

Mottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
Vestfold fylkeskommune		Postboks 2163	3103 Tønsberg

Fra: Pål Nymoen <Pal.Nymoen@marmuseum.no>
Sendt: 17. januar 2018 13:39
Til: Siv Abrahamsen
Emne: SV: Høring/offentlig ettersyn av planforslag: Interkommunal kommunedelplan med konsekvensutredning for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme

Vår ref: 2015404

Jeg viser til høringsbrev fra dere med link til saksdokumenter angående kommunedelplan/KU for ny fastlandsforbindelse fra Tjøme/Nøtterøy.

Når det gjelder utredningstema kulturminner under vann, er det sånn at disse registreringene ble igangsatt i 2017 men de er enda ikke ferdigstilt. Vi har hatt ganske betydelige utfordringer med hensyn til naturforholdene når disse arbeidene skulle gjennomføres. Dels har det vært problemer med is, men først og fremst har det vært lange perioder med veldig dårlig sikt i vannet på grunn av regn/flom.

Vi ble ferdige med sonarkartlegging av samtlige aktuelle områder, men grunnet problemene nevnt over gjenstår fortsatt dykking i noen områder. Vi har underveis kommunisert dette til Vegvesenet.

Men uansett, siden det nå er utkrystallisert to hovedalternativ for kryssing av fjorden kan vi på bakgrunn av det registreringsarbeidet vi har fått gjort komme med noen foreløpig innspill til den høringsuttalelsen dere skal skrive:

Broalternativet, (11 500) ser ut til å være minst problematisk med hensyn til kulturminner under vann. Dette baserer vi på det vi har fått utført av registreringer både under det som blir brospennet, og fundamenteringene i sjø på hver side. Tiltakets fotavtrykk i sjø blir begrenset med dette alternativet.

Tunellalternativet, (16730), innebærer spunting og andre direkte inngrep i sjøbunnen også i en anleggsfase, som kan medføre en større fare for konflikt med kulturminner i sjøbunnen. Det er også nært det sentrale historiske havneområdet i Tønsberg og har derfor høyere potensial for at det kan finnes kulturminner nede i bunnsedimentene. Vi har gjort registreringer også i det området tunellinngangene er prosjektert, men her er det betydelig sedimentasjon – og det har vist seg vanskelig å avklare forholdet til kulturminner under vann på grunn av dette. Vi antar at det ved etablering av tunell, selv om denne skal gå under sjøbunnen blir behov for ganske betydelig terrenginngrep i form av mudring i tillegg til selve spuntingen ved ilandføringspunktene. Ettersom dette er i områder der vi ikke kommer dypt nok med tilgjengelig arkeologisk registeringsmetodikk, oppstår spørsmålet om hvordan eventuell konflikt med fredede kulturminner som måtte avdekkes under anleggsarbeidet skal håndteres.

Vi har erfart bruken av såkalt «utsatt §9» i flere saker, blant annet ved byggingen av senketunnell i Bjørvika i Oslo. Dette er et grep som ble innført av Riksantikvaren der vanlig § 9 forundersøkelse ikke lot seg gjøre på grunn av forholdene og arkeologiske metodebegrensninger. Det er et åpent spørsmål om «utsatt §9» kan anvendes i denne saken men det nevnes her som et innspill. Alternativet, dersom kml § 14 funn skulle dukke opp under anleggsarbeid ved tunellalternativet må dette behandles som meldepliktig etter kml § 14,3.

Det var det vi hadde av innspill så langt, ta gjerne kontakt hvis behov for presiseringer eller tilleggsopplysninger.

Vennlig hilsen

Norsk Maritimt Museum

Pål Nymoen
Arkeolog

Norsk Maritimt Museum/
Norwegian Maritime Museum
Bygdøyenesveien 37
N- 0286 Oslo

phone (central) +47 24114150

fax +47 24114151

direct: + 47 92010063

www.marmuseum.no

VESTFOLD FYLKESKOMMUNE
Postboks 2163
3103 TØNSBERG

Dato:
09.02.2018
Saksbehandler:
Ane Ingvild Støen

Referanse:
201803802-1
Deres referanse:

Ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy og Tjøme - høringsuttalelse

- Viser til høringsbrev av 01.12.2017 for offentlig ettersyn av planforslag for Interkommunal kommunedelfplan med konsekvensutredning for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme. I det følgende uttaler Vestfold fylkeskommune ved Kulturarv seg til planforslaget som regional kulturminnemyndighet.

Fylkeskommunens rolle

Kulturarv skal ivareta de samlede verneinteressene innen kulturminneforvaltningen i areal- og utbyggingssaker i Vestfold etter plan- og bygningsloven.

«Kulturminneforvaltningen i fylkeskommunen vil medvirke i planarbeidet i to faser: Komme med innspill under arbeid med forslag til arealdelen av kommuneplanen, jf. § 20-2, annet ledd. Avgi høringsuttalelse til forslaget til arealdelen av kommuneplanen når den er lagt ut til offentlig ettersyn før kommunestyrets vedtak, jf. § 20-5»¹

Herunder ligger også ansvar for å innhente uttalelse fra Riksantikvaren i saker som berører eller kan komme til å berøre kulturminner fra middelalderen, og Norsk Maritimt Museum (NMM) i saker som berører eller kan komme til å berøre kulturminner i vann, samt gi en samlet uttalelse.

Riksantikvaren og NMM har i forbindelse med offentlig ettersyn av planforslag for Interkommunal kommunedelfplan med konsekvensutredning for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme sendt inn to selvstendige høringsinnspill (se vedlegg).

Kulturarvs vurdering av planforslaget

Planforslaget viser to alternativer for ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy:

Alternativ 1 (11500) som går fra Kolberg til Jarlsberg Travbane. Vestfjorden krysses med høy bro fra Ramberg til Smørberg.

Alternativ 2 (16730) som går fra Kolberg til Kjelle. Byfjorden krysses med åpen spunt/undersjøisk tunnel fra Kaldnes til Korten.

Kulturarv er tilfreds med at de mest konfliktfylte alternativene som var med i planprogrammet nå er silt ut, og anser at både alternativ 1 og alternativ 2 er akseptable med hensyn til kulturminneverdiene i området.

¹ Rundskriv T-4/92.
www.vfk.no

Ved vurderingen av de to alternativene vil Kulturarv legge de samme prioriteringene til grunn som ved vurderingen av Bane Nors InterCity-prosjekt. For InterCity-prosjektet la Kulturarv til grunn at nasjonalt og regionalt viktige kulturmiljøer som er valgt ut gjennom Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) skal tilgodeses med særlig høy verdi. Dette er ivarettatt i konsekvensutredningen for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme. Av de to alternativene er det bare alternativ 2 som direkte berører kulturmiljøer i RPBA. De berørte kulturmiljøene er Middelalderbyen Tønsberg og Jarlsberg Hovedgård.

Kulturminner og kulturmiljøer på land

Alternativ 2 vil medføre en utfylling i sjøen i form av 300 m nedføringsrampe som blir godt synlig fra Slottsfjellet og Middelalderbyen. Hoveddelen av nedføringsrampen etableres på Kaldnes. Riksantikvaren påpeker i sin høringsuttalelse at tiltak beskrevet i forbindelse med alternativ 2 samlet vil ha større negativ innvirkning på landskapet rundt Middelalderbyen og ruinene av Tunsberghus (Slottsfjellet) enn alternativ 1. Kulturarv støtter denne vurderingen. I tillegg vil vi presisere at konsekvensutredningen som er gjennomført ikke direkte har tatt hensyn til hvordan hydrogeologiske forhold som kan få betydning for middelalderske kulturlag, kan bli påvirket av tiltakene. Alternativ 2 kan derfor få større negative konsekvenser for kulturmiljøet enn det konsekvensutredningen viser.

Både alternativ 1 og alternativ 2 berører områder som inneholder kjente automatisk fredete kulturminner, men konfliktnivået fremstår som begrenset i lys av planens store samfunnsmessige betydning. Alternativ 1 kan komme i konflikt med kjente kulturminner i form av gravminner og hulveier over og under bakken. Det kommende reguleringsarbeidet må spesielt vurdere forholdet til bygdeborgen Smørbergåsen (ID 42086), som ser ut til å berøres direkte av tiltaket slik det er skissert. Alternativ 2 berører deler av Tønsberg middelalderby vest for Slottsfjellet.

I begge alternativene er det videre potensial for at det kan finnes ytterligere, ikke hittil oppdagete, automatisk fredete kulturminner. Kulturminnelovens § 9 om undersøkelsesplikten vil måtte oppfylles i forbindelse med reguleringsplanarbeidet, og Kulturarv imøteser kontakt tidligst mulig for å planlegge arbeidene. Formålet med registreringene er å kartlegge bestanden av automatisk fredete kulturminner for å få oversikt over konfliktpotensialet i forhold til de endelige planene. I området rundt Smørberg er deler av den arkeologiske registreringen påbegynt, ved at det er gjort forundersøkelser med georadar i den dyrkede marken, og arbeidene som gjenstår er derfor av begrenset omfang for begge alternativene.

Hverken alternativ 1 eller alternativ 2 er i direkte konflikt med nyere tids fredete kulturminner eller kulturmiljøer. Forholdet til nyere tids kulturminner og kulturmiljøer må utredes og avklares nærmere i arbeidet med reguleringsplan for valgt alternativ.

Kulturminner under vann

Alternativ 2 innebærer spunting og andre direkte inngrep i sjøbunnen, også i en anleggsfase. Som Norsk maritimt museum (NMM) påpeker i høringsuttalelsen, kan dette påvirke kulturminner i sjøbunnen. Alternativet ligger nærme det sentrale historiske havneområdet i Tønsberg. Potensialet for at det kan finnes kulturminner nede i bunnsedimentene er derfor til stede. NMM har gjort registreringer i områdene der tunnellingangene er prosjektert, men på grunn av betydelig sedimentasjon er det vanskelig å avklare forholdet til kulturminner under vann her. Etablering av tunell vil trolig medføre et betydelig terrenginngrep i form av mudring, i tillegg til spunting ved ilandføringspunktene. Ettersom dette er i områder der man ikke kommer dypt nok med tilgjengelig arkeologisk registreringsmetodikk, oppstår spørsmålet om hvordan eventuell konflikt med fredete kulturminner som måtte avdekkes under anleggsarbeidet skal håndteres.

NMM trekker fram at ovenfor nevnte forhold kan håndteres ved bruk av såkalt «utsatt § 9» slik man gjorde ved byggingen av senketunell i Bjørvika i Oslo. Normalt oppfylles undersøkelsesplikten knyttet til § 9 i kulturminneloven før anleggsfasen starter. Ved bruk av «utsatt § 9» gjennomføres undersøkelsene som en arkeologisk overvåkning i selve anleggsfasen. Dersom fredete kulturminner avdekkes under anleggsarbeidet, må de behandles som meldepliktige etter kulturminneloven § 14 tredje ledd.

Kulturarv støtter NMMs vurdering om at alternativ 1 ser ut til å være minst problematisk med hensyn til kulturminner under vann. Vurderingen er basert på utførte registreringer knyttet til dette alternativet, både under det som blir brospennet og fundamenteringene i sjø på hver side

Forholdet til andre planer og tiltak utenfor planområdet

Både alternativ 1 og alternativ 2 forutsetter tiltak utenfor planområdet. For alternativ 1 anbefales fv 300 (Semslinna) utvidet til 4-felts vei fra Jarlsberg travbane og ut til E18 ved Aulerød-krysset. Alternativet kan også utløse behov for å utvide den indre delen av Semslinna for kollektivtrafikk fra Jarlsberg travbane til Kjelle. For alternativ 2 anbefales hele Semslinna fra Kjelle til E18 utvidet. Alternativ 2 vil tilsynelatende medføre større negative konsekvenser for kulturmiljøet Jarlsberg Hovedgård enn alternativ 1.

I likhet med Riksantikvaren er også Kulturarv opptatt av å se planforslaget til ny fastlandsforbindelse i sammenheng med pågående planarbeid for InterCity-strekningen mellom Larvik og Tønsberg. Fordi planprosessene ikke er samkjørte, er det en reell mulighet for at den nye vei- og jernbaneløsningen kan komme til å overlappe ved Middelalderbyen eller Jarlsberg Hovedgård dersom en går videre med alternativ 2. Det vil legge press på kulturmiljøenes tålegrense. Sett i lys av dette framstår alternativ 1 som et bedre alternativ.

Videre arbeid med planforslaget

Følgende endringer må gjennomføres:

- Planforslaget berører områder som er båndlagt etter kulturminneloven: Askeladden ID 229143, 30038, 20036, 42086 og 10570. Disse skal vises i plankartet med hensynssone d) jf. pbl. § 11-8 andre ledd, SOSI-kode 730. Det må utarbeides bestemmelser til områdene.
- Planforslaget berører kulturmiljøet Jarlsberg som er et nasjonalt og regionalt viktig kulturmiljø i RPBA. Dette skal vises i plankartet med hensynssone c) jf. pbl. § 11-8 andre ledd, SOSI-kode 570. Det må utarbeides retningslinjer til området.
- Det må utarbeides en generell planbestemmelse som sikrer at utredning og avklaring av forholdet til nyere tids kulturminner ivaretas i det videre planarbeidet, jf. pbl § 11-9 pkt 7 og 8.
- Retningslinje 3 for landskapsbilde og visuelle forhold må utformes som en generell bestemmelse.

Kulturarv ber om å bli kontaktet for samarbeid om utarbeidelse av reviderte bestemmelser som berører våre fagområder.

Konklusjon

Ut fra en samlet vurdering anbefaler Kulturarv at alternativ 1 legges til grunn for videre planlegging av ny fastlandsforbindelse.

Med vennlig hilsen

Terje Gansum
seksjonssjef kulturarv

Ane Ingvild Støen
rådgiver

Dokumentet er godkjent elektronisk og krever ikke signatur.

Vedlegg: 947745_1_1;SV_ Høring_offentlig ettersyn av planforslag_ Interkommunal kommunedelplan med konsekvensutredning for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme

Kopi til: Norsk Maritimt Museum, Bygdøynesveien 37, 0286 OSLO;Riksantikvaren, PB 8196 Dep, 0034 OSLO

Vestfold fylkeskommune
Postboks 2163
3103 TØNSBERG

Vår dato: 09.02.2018
Vår ref.: 201506631-11
Arkiv: 323
Deres dato: 01.12.2017
Deres ref.: 201708891-1

Saksbehandler:
Lars Ove Gidske

NVEs uttalelse - Offentlig ettersyn - Interkommunal kommunedelplan med konsekvensutredning for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme

Viser til brev 01.12.2017 med offentlig ettersyn av kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme.

NVE sendte uttalelse til planprogrammet 06.01.2016. Her anbefalte vi at det allerede på kommunedelplannivå burde legges føringer om hvordan vassdrag skal håndteres. Vi hadde også en merknad til arbeidet med ROS-analyse.

NVE tar til etterretning at planarbeidet primære mål er å avgjøre hvilken av de to traseene som skal planlegges videre, og at vårt råd om generell føring for håndtering av vassdrag ikke er fulgt i forslag til retningslinjer. Vi stiller oss likevel undrende til om dette kun er en forglemmelse, jamfør tittel på retningslinje 6 («Naturressurser, grunnvann, vassdrag og geologi»).

Ved offentlig ettersyn av detaljregulering for veianlegg og deponiområder forventer NVE at:

- det er tilstrebet å finne løsninger som i minst mulig grad er til skade eller ulempe for allmenne interesser i vassdrag, herunder vassdragsmiljø og forebygging av flomskader.
- flom- og skredssikkerhet er belyst og ivaretatt, herunder at tiltaket ikke medfører økt fare utenfor planområdet.

Med hilsen

Anne Cathrine Sverdrup
regionsjef

Lars Ove Gidske
seniorrådgiver

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

Vedlegg:

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 09575, Internett: www.nve.no
Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor
Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge
Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord
Kongens gate 14-18
8514 NARVIK

Region Sør
Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest
Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst
Vangsveien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR



Kopi til:

Fylkesmannen i Vestfold

Færder kommune

Tønsberg kommune

Vår saksbehandler: Stig Hagelid Fjeldstad
Telefon:
Mobil: +47 47977073
E-post: stig.hagelid.fjeldstad@banenor.no

Vestfold fylkeskommune - Uttalelse til høring/offentlig ettersyn av planforslag - Interkommunal kommunedelplan med konsekvensutredning for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme

Bane NOR arbeider med planlegging av oppgradering og omlegging av Vestfoldbanen gjennom Tønsberg som ledd i intercityutbyggingen. Bane NORs planarbeid med ny jernbane skal bidra til å nå målene om at veksten i persontransport skal tas med gåing, sykling og kollektivtransport. Kommunedelplaner for jernbanestrekningene skal avklare plassering og trasevalg. Planprogram er ikke fastsatt for strekningen Tønsberg-Stokke. Dette innebærer usikkerhet om stasjonsplassering i Tønsberg, og om hvor det blir grensesnitt med Fastlandsforbindelsens alternativer. Ved planlegging av Fastlandsforbindelsen er aktuelle lokaliseringer av spor og jernbanestasjon vurdert opp mot Fastlandsforbindelsens alternativer, og det utredes blant annet sumvirkning av tiltakene for ikke-prissatte konsekvenser.

Planprogrammet for dobbeltspor Tønsberg-Larvik omfatter ved høringen Vearkorridoren og Nøtterøykorridoren. Bane NOR har oversendt planprogrammet til Samferdselsdepartementet med anmodning om at det tas i bruk statlige virkemidler i videre planprosess. I den forbindelse har Bane NOR anbefalt at det utredes tre korridorer på strekningen Tønsberg-Stokke, hvor Jarlsbergkorridoren inkluderes i tillegg til korridorene som lå på høring opprinnelig. Dersom Jarlsbergkorridoren skal utredes videre har den ikke direkte krysningspunkter med fastlandsforbindelsen, men vil berøre eksisterende vegsystem på Korten, langs Semslinna og ved Travbanen. Hvis Jarlsbergkorridoren skal utredes er det ønskelig og nødvendig med videre samarbeid om planleggingen.

Fastlandsforbindelsen og stasjonsplasseringen påvirker sammen utviklingen av Tønsberg som by og knutepunkt. Sentral stasjonsplassering er en forutsetning for Bane NORs planlegging, og tilgjengeligheten vil påvirke trafikkgrunnlaget for jernbanen og samfunnsnyttene. Bypakken og Bane NOR har hatt god dialog og jevnlig koordineringsmøter for å samordne planleggingen av tiltakene og avklare grensesnitt. Denne samordningen er viktig og må videreføres.

Effektmålene for Fastlandsforbindelsen bygger opp under utviklingen av Tønsberg som et knutepunkt der andelen gående, syklende og kollektivreisende skal øke. Bane NOR ser ikke vesentlige forskjeller mellom alternativ 1 og 2 for lokale og regionale virkninger. Begge alternativene bedrer bymiljøet gjennom å avlaste Kanalbrua og sentrum for trafikk. Avlastningen kan bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikk og bidrar gjennom det til å gjøre sykling og gåing mer attraktivt. Alternativ 2 kan bedre forholdene for kollektivtrafikk fra Færder kommune til en eventuell stasjon på Korten, men samtidig også legge til rette for økt bilbruk. Det vil kunne øke presset på parkeringskapasitet rundt stasjonsområdet, som igjen gir behov for styring av

parkeringstilbudet og styrking av kollektivtransporten. Samtidig er det noe uklart hvordan fremkommeligheten og funksjonaliteten for buss til et eventuelt nytt knutepunkt på Korten vil bli. Dette er en utfordring, og vil kreve samarbeid mellom fylkeskommune, SVV og Bane NOR. Bane NOR er enig i at senketunell ikke er egnet som tilbud til gående og syklende, og mener det bør ses på å kompensere dette i andre tiltak som kan forbedre tilgjengeligheten til knutepunktet for gående og syklende i Bypakkens delprosjekter. Vi mener også planen bør beskrive hvordan en broløsning fra Nøtterøy til Korten kan gjøres attraktiv for fotgjengere og syklist.

Alternativ 1 kan gi press på utvikling av arealer langs hovedveinettet utover mot E18. En slik utvikling vil skje i konkurranse med utviklingen av et fremtidig knutepunkt, og vil også kunne redusere nytten av denne satsningen. Ansvar for å styre og forebygge en slik utvikling ligger hos kommunene som planmyndighet, og vi ber om at foreliggende plan vurderer hvordan denne effekten kan unngås. Forbedringen av veinettet kan virke drivende for økt bilbruk, særlig på det tidspunkt bompenger som trafikkregulerende tiltak fjernes. Dette må kompenseres gjennom tiltak som bedrer attraktiviteten for andre transportformer. Vi mener planen bør sikre at disse gjennomføres, om nødvendig med rekkefølgebestemmelser.

Bane NOR vil foretrekke en løsning som i størst mulig grad underbygger Tønsberg som regionsenter, og som oppfattes som mest attraktiv for gående, syklende og busspassasjerer.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
Seksjonssjef
Planavdelingen, Forvaltning og
samfunnskontakt

Stig Hagelid Fjeldstad
Planlegger

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

Mottakere:
Vestfold fylkeskommune
Kopi:
Jernbanedirektoratet



KYSTVERKET

Sørøst

Vestfold fylkeskommune
Svend Foyns gt 9
3126 TØNSBERG

Deres ref.:
201708891-1

Vår ref.:
2015/4479-17

Arkiv nr.:

Saksbehandler:
Tanya Boye Worsley

Dato:
09.02.2018

Høringsuttalelse - Interkommunal kommunedelplan med konsekvensutredning for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme - Vestfold fylke

Vi viser til brev av 1. desember 2017 vedrørende høring av interkommunal kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme.

Kystverket

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Kystverket arbeider for en effektiv og sikker sjøtransport gjennom i ivareta transportnæringens behov for fremkommelighet og effektive havner.

Kystverket utøver myndighet etter havne- og farvannsloven. Havne- og farvannsloven har som formål å legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskeriene og andre næringer.

Planforslaget

Formålet med kommunedelplanen er å fastsette en korridor for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme. Kommunedelplan skal følges opp med reguleringsplan for fastlandsforbindelsen.

To alternative planforslag for ny fastlandsforbindelse fra Kolberg til Nøtterøy foreligger. I korridor 1 (alternativ 11 500) foreslås hengebro med seilingshøyde 40 m mellom Ramberg og Smørberg med tunnel på Hogsnes, og tilknytning til krysset ved Jarlsberg travbane. I korridor 2 (alternativ 16 730) foreslås undersjøisk tunnel mellom Kaldnes og Korten uten gang- og sykkelvei, og tilknytning til Kjelle-krysset.

Innspill fra Kystverket Sørøst

Alternativ 11 500

Etablering av en fast bro med seilingshøyde på ca. 40 m, alternativ 11 500, vil kunne få betydning for sikkerheten og fremkommeligheten i hovedleden til Tønsberg, som igjen vil kunne føre til konsekvenser for eksisterende industrivirksomhet på Kaldnes. I tidligere uttalelser har vi vist til at dagens bruk av farleden tilsier vertikal klaring / fri seilingshøyde på

Region Kystverket Sørøst

Sentral postadresse: Kystverket
Postboks 1502
6025 ÅLESUND

Telefon: +47 07847

Internett: www.kystverket.no
E-post: post@kystverket.no

For besøksadresse se www.kystverket.no

Bankgiro: 7694 05 06766

Org.nr.: NO 874 783 242

Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson

inntil 55 m, jf. Farledsnormalen, og bedt om at planarbeidet redegjør for konsekvenser for skipstrafikken.

Anbefalt brokryssing begrunnes med at de stedlige forholdene tilsier at en bro i denne traseen vil få en seilingshøyde på ca. 40 m. Dersom seilingshøyden skal økes, må broa kunne åpnes. En klaffebro er en betydelig dyrere konstruksjon med større usikkerhet, både i byggefase og driftsfase. Gjennom konsekvensutredningen er fri seilingshøyde vurdert opp mot kostnadene ved å etablere en bro som kan åpnes, fremtidige behov for anløp av nyttefartøy, samt dybdeforhold i Kanalen.

Det går frem av plandokumentene at dagens industrivirksomhet på Kaldnes (Agility Subsea Fabrication) har bekreftet i møte med prosjektet at 40 m seilingshøyde vil være tilstrekkelig for deres behov. Videre synes behovet for tilgjengelighet til Tønsberg sentrum med større nyttefartøy i fremtiden å være begrenset. Prosjektet har derfor vurdert at 40 m seilingshøyde i Vestfjorden kombinert med fri seilingshøyde i Kanalen vil ivareta skipstrafikken på en god måte. På bakgrunn av dette har prosjektet kommet frem til at økte investerings- og driftskostnader knyttet til etablering av en klaffebro ikke kan forsvares, og det anbefales en fast bro med seilingshøyde på ca. 40 m.

Kystverket Sørøst legger vekt på at dagens industrivirksomhet på Kaldnes har bekreftet at 40 m seilingshøyde vil ivareta deres behov, og at det er usannsynlig med nyetablering av industrivirksomhet som er avhengig av større seilingshøyde. Videre vil en ny fastlandsforbindelse være av stor samfunnsmessig betydning. Kystverket Sørøst vil derfor ikke kreve økt seilingshøyde for en eventuell broforbindelse. Dersom dette alternativet vedtas, forventer vi at påfølgende reguleringsplan ivaretar hensyn til skipstrafikken.

Alternativ 16 370

Etablering av en undersjøisk tunnel mellom Kaldnes og Korten, alternativ 16 370, vil i liten grad påvirke sikkerheten og fremkommeligheten i hovedleden, og vi har av den grunn ingen vesentlige merknader til dette alternativet.

Havne- og farvannsloven

Vi minner om at etablering av broer innenfor havne- og farvannslovens virkeområde krever tillatelse fra Kystverket, jf. Forskrift om tiltak som krever tillatelse fra Kystverket. Ved behandling av en søknad vil sikkerhet og fremkommelighet i leden bli vektlagt, og vi gjør oppmerksom på at eventuelle nye opplysninger vil kunne få betydning for vår vurdering av saken.

Med hilsen

Geir Egil Solberg
senioringeniør

Tanya Boye Worsley
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Eksterne kopimottakere:
Fylkesmannen i Vestfold
Fiskeridirektoratet

Postboks 2076
Postboks 185 Sentrum

3103 TØNSBERG
5804 BERGEN

Vestfold fylkeskommune
Sven Foyns gt. 9
3111 TØNSBERG

29.01.2018

Seksjon/avd.
Seksjon klima, miljø og
landbruk

Deres ref.

Vår ref.
17/93- 9

Saksbehandler
Morten Lysheim

morten.lysheim@sandefjord.kommune.no

Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme - Høringsuttalelse

Formannskapet i Sandefjord kommune behandlet i møte den 23.01.18 forslag til interkommunal kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy til Tønsberg.

Det ble fattet slikt vedtak:

1. Sandefjord kommune er bekymret for trafikkøkningen på FV 303 mot Stokke og FV 560 gjennom Stokke sentrum som følge av ny fastlandsforbindelse i korridor 1.
2. Sandefjord kommune forutsetter at veieier utreder og bekoster nødvendige tiltak langs FV 303 og FV 560 slik at hensyn til trafiksikkerhet og trafikkavvikling ivaretas som følge av beregnet trafikkøkning. Dette arbeidet forutsettes utført i samarbeid med Sandefjord kommune.
3. Det bes om at nødvendige tiltak finansieres som del av Bypakke Tønsbergregionen.

Vedlagt følger kommunens saksfremstilling og vedtak.

Med hilsen

Morten Lysheim
Seksjonsleder klima, miljø og landbruk

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Vedlegg

Ny fastlandsforbindelse - Fsk.sak

1480310 29.01.2018

Postadresse
Postboks 2025
3202 Sandefjord

Besøksadresse
Sandefjordsveien 3

Sentralbord
33 41 60 00

Org.nr
916882807
Kontonr.
2480.13.34292

Hjemmeside
www.sandefjord.kommune.no
E-post
postmottak@sandefjord.kommune.no



Vår dato: 08.02.2018

Vestfold fylkeskommune
Svend Foyns gate 1
3126 TØNSBERG

Høringsuttalelse om fastlandsforbindelsen

Høringsuttalelsen er behandlet av styret i Vestfold Interkommunale Brannvesen IKS (VIB) i styremøte 02/2018, 5. februar 2018.

Valg av fastlandsforbindelse vil påvirke brannvesenets innsatstider¹. Vår vurdering er gjort med utgangspunkt i Norconsult sin risiko- og sårbarhetsanalyse² og våre faglige vurderinger med fokus på vårt samfunnsoppdrag og våre innbyggere både på øyene og i de øvrige eierkommunene.

Ivaretagelse av brannvesen i risiko- og sårbarhetsanalysen

Norconsults analyse viser til en rekke forhold som berører vårt samfunnsoppdrag. VIB er enig i de fleste av disse argumentene, men noen punkter kommenteres ytterligere:

- Tross store sesongvariasjoner i antallet personer med opphold i VIB sine eierkommuner gjenspeiles det ikke signifikant i vår hendelsesstatistikk, bortsett fra en liten økning av helseoppdrag i sommerhalvåret.
- Kanalbrua som eneste utrykningsvei for tunge utrykningskjøretøyer er en sårbarhet. VIB vurderer det derfor som viktig at ny vegforbindelse etableres uansett alternativ.
- VIB vurderer at firefelts vei er bedre for trafikkflyt og trafikksikkerhet under utrykning og gir redusert kjøretid, spesielt gjennom tunneler. I tillegg vil vegbredde ved fire-felts vei være en fordel sikkerhetsmessig ved innsats ved hendelser i tunnel og på bro.
- Toløpstunneler er sikrere enn ettløpstunneler, både fordi rømning kan skje gjennom tverrslag og at ventilasjon kan styre brannrøyk i kjøreretning ved hendelser. Med toløps tunnel kan brannvesenet velge å gjøre innsats fra sikkert sted i motsatt tunneløp. Dette gjelder uavhengig om det er en lengre fjelltunnel eller en kortere senketunnel.

¹ Innsatstid: Tid fra innsatsstyrken er alarmert til den er i arbeid på skadestedet.

² Norconsult, "Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme Risiko- og sårbarhetsanalyse» dokumentnr. 5168217-ROS

https://bypakketonsbergregionen.no/media/2099/norconsult_ny_fastlandsforbindelse_notteroy_ros_23okt2017.pdf

- Kollektivfelt over Kanalbrua og opp Bryggerijordet på Nøtterøysiden vil bedre fremkommeligheten for utrykningskjøretøyer og redusere kjøretiden begge veier over Kanalbrua.

Brannstasjonen i Ollebukta

Tønsberg kommune eier dagens brannstasjon i Ollebukta. Kommunedelplanen for Tønsberg sentrum³ (byplanen) kan forstås slik at kommunen ser for seg annen bruk av arealet der brannstasjonen ligger i dag. Blant annet er arealet et av de aktuelle alternativene for ny svømmehall i Tønsberg.

I 2014 ble brannstasjonen på Borgheim rehabilitert med den forutsetning at stasjonen skulle ha en levetid på 10 år, frem til 2025. I avtalen mellom eierne om etableringen av VIB, ble det tatt inn en klausul om at stasjonen på Nøtterøy skulle opprettholdes så lenge Kanalbrua var eneste fremkomstvei til Nøtterøy og Tjøme. En ny fastlandsforbindelse vil derfor aktualisere spørsmålet om opprettholdelse av brannstasjonen på Borgheim.

Ny fastlandsforbindelse med brannstasjonen lokalisert i Ollebukta

Med brannstasjonen lokalisert i Ollebukta vil Kanalbrua være den primære utrykningsveien til øyene enten man velger alternativet bru eller tunnel som ny fastlandsforbindelse. Med de aktuelle løsningene for ny fastlandsforbindelse vil fremkommeligheten for brannvesenets kjøretøyer bedre seg betydelig, dels ved avlastning av trafikken over kanalbrua, dels ved forbedret fremkommelighet og dels ved at det blir etablert en god alternativ løsning i de få tilfeller der Kanalbrua skulle svikte.

Fastlandsforbindelse i tunell sammen med kollektivfelt over Kanalbrua og opp Bryggerijordet på Nøtterøysiden vil gi den beste fremkommeligheten for utrykningskjøretøyer over kanalbrua. Dette alternativet vil gi raskest kjørevei og kortest innsatstid til øyene fra stasjonen i Ollebukta.

Med brannstasjonen fortsatt plassert i Ollebukta vil utforming og trafikkmønster i Nedre Langgate også være et viktig tema. De fleste utrykninger til hendelser nord for Tønsberg går via denne gaten i dag, ofte flere ganger daglig. Det er derfor nødvendig at det tilrettelegges for utrykning med tunge utrykningskjøretøyer gjennom hele Nedre Langgate i overskuelig fremtid uavhengig av om man velger bruløsningen eller tunnelløsningen for en ny fastlandsforbindelse.

Ny fastlandsforbindelse som primær utrykningsvei til øyene.

På sikt bør den valgte fastlandsforbindelsen bli primær utrykningsvei for brannvesenets tunge utrykningskjøretøyer til øyene. For å få til dette bør det vurderes å flytte stasjonen.

To lokaliseringer av ny brannstasjon peker seg ut ved de to anbefalte fastlandsløsningene:

- Området Kjelle – Korten
- Området Jarlsberg travbane

Begge alternativene er akseptable uavhengig av valg av fastlandsforbindelse med bro eller senketunell.

³ Se: <https://www.tonsberg.kommune.no/politikk-og-demokrati/kommuneplan-planer-og-styringsdokumenter/byplan/>

Høringsuttalelsen oppsummert i seks punkter:

1. Fire-felts vei er bedre for trafikkflyt og trafikk sikkerhet under utrykning enn to felts vei. Det gir redusert kjøretid, spesielt gjennom tunnelene. I tillegg vil vegbredde ved fire-felts vei være en fordel sikkerhetsmessig ved innsats ved hendelser i tunnel og på bro.
2. Toløps tunneler er sikrere enn ettløpstunneler fordi rømning kan skje gjennom tverrslag og ventilasjon kan styre brannrøyk i kjøreretning ved hendelser.
3. Med brannstasjonen lokalisert i Ollebukta vil primær utrykningsvei til øyene fortsatt være over Kanalbrua. Ny fastlandsforbindelse og etablering av kollektivfelt over Kanalbrua og Nøtterøyveien vil bedre sikkerheten for innbyggerne på øyene. Det bør legges til rette for at utrykningskjøretøyer fortsatt kan bruke hele Nedre Langgate. En stengning av Nedre Langgate vil medføre økt kjøretid til områder nord og vest for Tønsberg.
4. Dersom eierne av VIB i fremtiden ønsker å flytte brannstasjonen bort fra Ollebukta til Korten/Kjelle området, vil ny fastlandsforbindelse i tunnel være den beste løsning for brannvesenet. Tunnellen vil gi en rask og sikker primærutrykningsvei til øyene for brannvesenets biler. Kanalbrua med eget kollektivfelt vil være alternativ utrykningsvei dersom tunnelen av en eller annen årsak skulle være ufremkommelig. Utrykningstidene til områdene øst for Tønsberg kan bedres. For sentrumsområdet i Tønsberg vil en flytting til Korten/Kjelle ha en marginal effekt.
5. Dersom eierne av VIB ønsker å flytte brannstasjonen til Jarlsbergområdet, vil en bruløsning gi en rask og sikker primærutrykningsvei til øyene. For øyene vil en slik løsning også bli bedre enn i dag. Det vil gi noe lengre kjøretider til sentrale områder i Tønsberg og til områdene øst for Tønsberg. Forskjellene i forhold til en plassering på Kjelle er imidlertid marginal og vurderes ikke som kritisk for beredskapen.
6. Ut fra brannvesenets behov vil både en bruløsning og en tunnelløsning gi bedre sikkerhet og fremkommelighet enn i dag. Begge løsninger vil være akseptable uansett plassering av brannstasjonen i Tønsberg eller i umiddelbar nærhet av Tønsberg.

Med vennlig hilsen

Per Olav Pettersen
Brannsjef

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Fra: Tanja Breyholtz <tb@vestfoldvann.no>
Sendt: 14. desember 2017 10:27
Til: Niklas Cederby
Emne: 15/00164-6 - Høring/offentlig ettersyn av planforslag: Interkommunal kommunedelplan med konsekvensutredning for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme

Hei,

Vestfold Vann har i utgangspunktet ingen kommentarer til denne høringen, men gjør oppmerksom på at traseen over Jarlsberg vil krysse vår hovedvannledning. Dersom denne traseen velges må hovedvannledningen hensyntas i arbeidet. Dersom dette blir aktuelt må vi varsles og tiltak for å ivareta ledningen og vannforsyningen i området må innarbeides på et tidlig stadium i planarbeidet.

Med vennlig hilsen
Tanja Breyholtz
Daglig leder
Tlf. 91102711



Fra: Niklas Cederby [mailto:niklasc@vfk.no]
Sendt: 1. desember 2017 11:15
Til: 'postmottak@dsb.no'; 'thormod.hansen@eba-tvb.no'; 'Fylkesmannen i Vestfold'; 'postmottak@banenor.no'; Sandefjord kommune; Horten kommune; Re kommune; KS VESTFOLD; 'post@kystverket.no'; 'vestfold@lo.no'; 'postmottak@mattilsynet.no'; 'vestfold@nu.no'; 'oyvindjohnsen12@gmail.com'; Egil Aadne; Kristin Saga; 'rs@nve.no'; 'post@tonsberg-naringsforening.no'; 'stine@tbgsentrum.no'; 'post@torp.no'; 'post@vesar.no'; 'mathias.schulze@keo-as.no'; 'post@smabrukarlaget.no'; 'vestfold@bondelaget.no'; 'fmvejos@fylkesmannen.no'; 'firmapost@vkt.no'; 'post@vestfoldtaxi.no'; 'post@vikentaxi.no'; 'firmapost@skagerakenergi.no'; 'postmottak@fiskeridir.no'; 'postmottak@ra.no'; 'jens.rytter@ra.no'; 'post@sjofartsdir.no'; 'postmottak@landbruksdirektoratet.no'; 'post@vibr.no'; VIV-Post; 'post.vestfold@politiet.no'; 'nof@birdlife.no'; 'styret@fmvestfold.net'; 'nhf.oslofjordvest@nhf.no'; 'bhuvestad@online.no'; 'vestfold@jordvern.no'; 'e-post@viken.skog.no'; 'liaperolaf48@gmail.com'; 'tor@vibryross.no'; 'pofarnes@online.no'; 'larsrom66@gmail.com'; 'post@slf.no'; 'trond@syklistene.no'; 'gautamu@online.no'; 'post@lastebil.no'; 'mhv@re.kommune.no'; 'Halvor.lindqvist@notteroy.kommune.no'; 'Vestfold.sfd@dsb.no'; 'oslofjf@online.no'; 'tnl@agilitysubsea.no'; 'tna@agilitysubsea.no'; 'eirik@kaldnes.as'; 'Kay-myhr@online.no'; 'charlotte.svensen@pulserendekystperle.no'; 'post@romeiendom.no'; 'Christian@rose-eiendom.no'; 'wedel@jarlsberghovedgard.no'; 'post@adego.no'; 'kape@adego.no'; 'j-kaurin@online.no'; 'trond.bakke@sf-nett.no'; 'birgitsogard@hotmail.com'; Jill Eirin Undem; 'hbvelforening@gmail.com'; 'filip-lindgren@hotmail.com'; 'post@teglhagenvel.no'; 'post@teie-vel.no'; 'al-jo@online.no'; 'Richard Fossum'; 'sorbyenvelforening@gmail.com'; 'arne.thorvik@siv.no'; 'gunmat@outlook.com'; 'sestener@online.no'; 'tyttebarlokkavel@gmail.com'; 'ks@advfaerder.no'; 'jano-ne@online.no'; Jørgen Solstad; 'pbe@hesnes.no'; 'tobili@online.no'; 'unni349@gmail.com'

Vestfold Fylkeskommune
Postboks 2163
3103 Tønsberg

Epost: firmapost@vfk.no

UTTALELSE TIL HØRING: INTERKOMMUNAL KOMMUNEDELPLAN MED KONSEKVENsutREDNING FOR NY FASTLANDSFORBINDELSE FRA NØTTERØY OG TJØME

Kommuneoverlegene og miljørettet helsevern viser til e-post datert 01.12.17 med høring av interkommunal kommunedelplan med konsekvensutredning for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme. Vi viser også til vår uttalelse til planprogrammet, datert 06.01.16.

Formålet med kommunedelplanen er å fastsette korridor for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme med tilhørende anlegg og tiltak.

Vi har følgende merknader til planen:

Samordning med andre planer

Planarbeidene i forbindelse med Intercityutbyggingen bør i så stor grad som mulig samordnes med planene for ny fastlandsforbindelse, og det er viktig at det sees på sumbelastningen/sumvirkninger av å bygge begge tiltakene. Dette er arbeider som kan strekke seg over mange år, og trolig kan noen av de samme boligområdene bli påvirket av både arbeidet med veg og jernbane.

Generelt om hvordan de to alternativene svarer på målene:

Begge de utredede forslagene har ulike styrker med hensyn til folkehelseperspektivet. Begge alternativene avlaster Tønsberg sentrum og Kanalbrua og gjør det mulig å prioritere buss, sykkel og gående gjennom nedre bydel, ved at Nedre Langgate stenges for gjennomkjøring for biltrafikk for å prioritere kollektivtrafikk.

Korridor 1 alternativ 11 500: Høy bro (ca 40 m) Ramberg – Smørberg med tunnel gjennom Hogsnesåsen

- Gir ny gang/sykkelforbindelse til Vear området, som er gunstig i et folkehelseperspektiv.
- Løser utfordringene mht trafikksikkerhet og støybelastning i Hogsnesbakken
- Gir redusert risiko for stenging av forbindelsen mellom Nøtterøy og fastland.
- Avlaster sentrum, men ikke like mye som 16730
- Negative konsekvenser for boligområder på vestsiden av Nøtterøy og på Vear.

Korridor 2 alternativ 16 730: Undersjøisk tunnel Kaldnes – Korten

- Gir størst avlastning av Tønsberg sentrum, Teie sentrum, Nøtterøyveien, Banebakken og Kanalbrua, slik at bussen og myke trafikanter får bedre vilkår.
- Kommer best ut i forhold til nærmiljø og friluftsliv.
- Gir størst reduksjon i støybelastning for beboere.
- har best måloppnåelse mht redusert risiko for trafikkkulykker.

- Berører ikke boligområder direkte på vestsiden av Nøtterøy og på Vear, samt gir god trafikkavlastning for viktige delområder.
- Gir god fremkommelighet for sentrumsrettet kollektivtrafikk.
- Gir ikke den samme tilleggs gevinsten for gående og syklende.

Nærmiljø og friluftsliv

Påvirkning på boligområder og nærmiljø

Som en del av etablering av ny veiforbindelse vil store boligområder og nærmiljøet påvirkes i til dels stor grad. Boliger vil måtte rives, støy- og luftforurensning vil bedres i enkelte område med trafikkavlastning, mens andre områder vil bli negativt påvirket av nye løsninger. Forbindelsene til rekreasjonsarealer vil kunne bli dårligere og bruk av områdene vil kunne bli mindre attraktivt.

Alternativet 16730 er rangert som det beste, der bo- og nærmiljøene på Vear og på vestre del av Nøtterøy ikke blir berørt av tiltaket. Boligområdene på Nøtterøy og Vear vil bli sterkt berørt av alternativ 11 500. Det går ikke fram av utredningen hvorvidt badeplass og friluftsområde på Smørberg blir berørt mer enn i anleggsfasen. Dette bør det redegjøres nærmere for.

Tilrettelegging for gående og syklende

Hvordan man legger opp traseene for gående og syklende har betydning for folkehelsen, siden gode løsninger vil kunne fremme økt fysisk aktivitet. Alternativ 11500 vurderes som det beste alternativet med hensyn til gang- og sykkeltrafikken. Alternativet knytter sammen nye områder.

Alternativ 16730 vurderes også å utgjøre en forbedring for gang- og sykkeltrafikken, selv om det ikke planlegges med g/s-vei i tunell. Årsaken til dette er trafikkavlastningen som oppnås på de nordre delene av Nøtterøy, Kanalbrua og søndre del av Tønsberg, som vil gi bedre forhold for myke trafikanter.

Påvirkning på friluftsarealer - sentrumsnært

Det vurderes at alternativ 16 730 i liten grad vil påvirke sentrale friluftsområder omkring Tønsberg, samt båttrafikken på Byfjorden ved at alternativet går i tunell. 11500 har mindre negativ konsekvens for båt- og friluftslivet på og langs Byfjorden enn senketunell.

Støy

Ut i fra totalt antall støyutsatte boenheter er ikke forskjellen mellom utredningsalternativene så store. Alternativene viser reduksjon i antall boenheter som utsettes for støynivåer over nedre grenseverdi for rød støysone, dvs $L_{den} > 65$ dB. Samtidig øker antall boenheter i gul støysone. Av de to alternativene er det 16730 som er det mest støygunstige alternativet i driftsfasen.

Begge utredningsalternativene medfører en betydelig nedgang i trafikk i Tønsberg sentrum og dermed også redusert veitrafikkstøy langs Nedre Langgate og Kjelleveien. Alternativ 16730 forventes å medføre noe reduksjon i trafikken på Stoltenbergs gate og Grev Wedels gate. Dette gjør at enkelte boliger som vil ligge i rød støysone ved 0-alternativet, vil bli liggende i gul støysone ved dersom 16730 velges. For alternativ 11500 forventes det ikke store endringer i støybildet i dette området, sammenlignet med 0-alternativet.

16730 er beregnet med 140 færre boenheter i rød støysone enn alternativ 11500. I henhold til SSB statistikk om familier og husholdninger (2017) består en privathusholdning i gjennomsnitt av 2,2 personer. Dersom vi legger til grunn gjennomsnittstallene fra SSB vil dette kunne medføre 308 færre sterkt støyutsatte personer dersom alternativ 16730 velges. Vi vil minne om at rød støysone angir et område som ikke er egnet for støyfølsomme formål.

Det er et uttalt mål at det skal fortettes i Tønsberg sentrum og med kvalitet. Det vil derfor være viktig at en ny fastlandsforbindelse bidrar til trafikkavlastning i størst mulig grad, for å sikre gode støyforhold og tilfredsstillende luftkvalitet. Alternativ 16730 synes å avlaste søndre del av Tønsberg sentrum, Kanalbrua, Nøtterøyveien og Teie i større grad enn 11500.

Miljørettet helsevern	Besøks –og postadresse:	Telefon	Org.nr: 00983885497
Interkommunalt samarbeid Andebu, Hof,	Regata 2	33 06 10 00	Bankgiro: 1638 02 43508
Holmestrand, Horten, Lardal, Nøtterøy, Re,	Postboks 123, 3164 REVETAL	Telefax:	
Sande, Stokke, Svelvik, Tjøme, Tønsberg	Epost: mhv@re.kommune.no	33 06 10 01	Side 2 av 1

Det fremgår ikke hvor mange av boenhetene og eventuelt berørte barnehager, skoler og institusjoner som med tiltak vil oppnå akseptable støynivåer innendørs og på uteoppholdsarealer. Dette må utredes nærmere i detaljreguleringen. Vi ber om at det tydeliggjøres støykonsekvenser for barnehager, skoler, sykehjem eller andre institusjoner med støyfølsom bruk og for friarealer/rekreasjonsområder.

Luftforurensning

Forskjellen mellom de to alternativene mht luftforurensning vurderes som relativt små, med unntak av utstrekning av gul sone for NO₂, der alternativ 16730 har klart mindre omfang. Antall boliger i rød sone for NO₂ øker for begge alternativene sammenlignet med O-alternativet, det samme gjelder antall boliger i rød sone for PM10. Årsaken til økningen i antall boliger i rød sone er først og fremst etablering av tunneller og at tunneller oppkonsentrerer luftforurensning fra kjøretøy. Antall boenheter som vil være i gul sone for PM10 og NO₂ reduseres for begge alternativer.

Begge alternativene berører barnehage og skole. For NO₂ vil alternativ 11500 gi 1 barnehage og 1 skole i rød sone, mens 16730 vil gi 1 skole i rød sone. Det er også flere barnehager og skoler som vil ligge i gul sone for NO₂ og PM10, samt ett sykehjem.

Kødannelse/trafikkavvikling

Begge alternativene avlaster Kanalbrua, Nøtterøyveien, Teie og Tønsberg sentrum, men i noe ulik grad. Alternativ 16730 er vurdert å i størst grad avlaste Kanalbrua, Nøtterøyveien og Teie, med bedre fremkommelighet for sentrumsrettet kollektivtrafikk enn 11500. 11500 vurderes å medføre noe mer kø over Kanalbrua, Nøtterøyveien og Teie, fortrinnsvis i morgenrushet. Dersom det velges senketunnel er det viktig at det gjennomføres nødvendige tiltak for å løse de trafikale problemene i Hogsnesbakken.

Anleggsfase

Uansett hvilket alternativ som velges, vil arbeidet med den nye fastlandsforbindelsen medføre store konsekvenser for befolkningen og brukere av området, kanskje spesielt på Nøtterøy, hvor begge traseene er planlagt under tett befolkede områder. Anleggsperioden er beregnet å vare 3-4 år, og vil stille store krav med hensyn til forebyggende tiltak for å redusere helsekonsekvensene for befolkningen under anleggsfasen.

Begge alternativene medfører store anleggsområder på Kolberg, samt en lang periode med massetransport i tettbygde strøk. Alternativ 11500 vil medføre støy, støv og rystelser, samt store anleggsområder på vestsiden av Nøtterøy og på Vear. Alternativ 16730 vurderes å medføre ekstra stort behov for massetransport. Det vil også medføre mye støy som følge av drift av spunt og elementer som skal slås sammen, samt anleggsområde både på Kaldnes og ved Fjordgaten med følgende belastning med støy og støv i anleggsperioden.

Med utgangspunkt i dette ser vi behov for at følgende utredes nærmere i detaljreguleringsfasen:

Massetransport, anleggstrafikk og trafiksikkerhet:

- Det er i utgangspunktet positivt at man tenker seg lokal massetransport på Nøtterøy og ikke transport via kanalbrua. Konsekvensene må imidlertid utredes og avbøtende tiltak gjennomføres.
- Anleggstrafikken og massetransport vil i stor grad gå gjennom områder med mange beboere på veger som ikke er beregnet for dette. Type transport og omfang må beskrives nærmere.
- Det bør illustreres hvor anleggsveiene, anleggstrafikk og massetransport vil foregå, slik at det blir lett å se hvilke områder som belastes og hvordan denne trafikken avvikles. Det må utredes hvor mange lastebillass den aktuelle massen er beregnet til å utgjøre og når massetransport vil være aktuell. I hvor lange perioder og til hvilke tidspunkt vil transporten foregå?

Miljørettet helsevern

Interkommunalt samarbeid Andebu, Hof, Holmestrand, Horten, Lardal, Nøtterøy, Re, Sande, Stokke, Svelvik, Tjøme, Tønsberg

Besøks –og postadresse:

Regata 2
Postboks 123, 3164 REVETAL
Epost: mhhv@re.kommune.no

Telefon

33 06 10 00

Telefax:

33 06 10 01

Org.nr: 00983885497

Bankgiro: 1638 02 43508

Side 2 av 1

- Det er pekt på at massetransport i stor grad vil skje gjennom områder som ikke er egnet for dette. To av de aktuelle områdene på Nøtterøy er nær Brattås skole og Brattås barnehage. Myke trafikanter sikkerhet, deriblant barns sikkerhet på skoleveier må ivaretas.
- Det er relativt langt fra tunnellområdene til de foreslåtte deponiområdene, noe som kan medføre støy, støv og ulykkesrisiko. Dette må utredes.
- Det må vurderes hvordan boliger, skoler og barnehager blir berørt ved massetransport også på fastlandssiden.

Støy, støv og rystelser:

Støy, støv og rystelser fra sprengning, tunelldriving, massetransport, anleggsmaskiner og tunellvifter må utredes og det må stilles krav til gjennomføring av nødvendige avbøtende tiltak. Rigg- og anleggsområder, samt anleggsveier må være inkludert i dette.

Forslaget til bestemmelser og retningslinjer:

Forslaget til bestemmelser og retningslinjer kan med fordel være mer presise og entydige:

- 2. Plan for Ytre miljø
Det bør presiseres nærmere hva denne planen skal inneholde. Vi forstår det slik at også forhold som har betydning for befolkningens helse, som støy, støv, trafiksikkerhet og massetransport vil inngå her. Dersom det er tilfelle bør også helsemyndighetene være med på utarbeidelse av planen, samt oppfølging når arbeidene igangsettes. Forhold som påvirker folks helse, må ivaretas på en tydelig måte i bestemmelsene og retningslinjene.
 - 5. Naturmiljø
Det står i retningslinjen at rigg- og anleggsområder skal avklares i den videre detaljreguleringen. I den forbindelse er det viktig at helsehensyn også ivaretas, ikke kun miljøhensyn.
 - 6. Naturressurser, grunnvann, vassdrag og geologi
Det påpekes at lokalisering og lokalisering av deponiområder vurderes i reguleringsplanprosessen. Transport til og fra deponiområdene kan komme i konflikt med skoleveier/gang- og sykkelvei, og innebære risiko for ulykker. Det bør settes krav til at problematikken rundt massetransporten utredes tilstrekkelig. Det må fremgå hvor mange lastebillass som er aktuelt, hvor lang periode transporten skal foregå, hvordan myke trafikanter skal ivaretas, samt andre forebyggende tiltak.
 - 7. Støy
Det er må settes konkrete støygrenser i reguleringsplanens bestemmelser, ikke kun i retningslinjene slik det er foreslått nå. Det må beskrives nærmere hva som skal utredes, samt legges føringer på hvilke kompensierende tiltak som bør gjøres/tilbys. Utredning i detaljregulering må tydeliggjøre antall hus/boenheter, barnehager, skoler og eventuelt andre støyfølsomme bruksformål i området som er berørt.
Det må presiseres at strukturlyd og vibrasjoner **må** vurderes/utredes.
- Etter vårt syn bør støyutredningen omfatte følgende:
- Støy i driftsfasen og i anleggsfasen i hht. Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016) både for boliger og andre bygg med støyfølsom bruksformål, samt for friluftsområder.
 - Støybelastning som følge av etablering av riggområder og deponier (mobilt knuseverk og andre støyende innretning og aktiviteter, som for eksempel lastestasjoner, sorteringsanlegg og lignende). Det skal angis hvor det er planlagt å etablere mobilt knuseverk.
 - Beregninger for strukturlyd og vibrasjoner, bl.a der boliger ligger over tunneler.

- Støy som genereres på anleggsveier nær boliger, men også andre lokale veier hvor anleggstrafikk og massetransport foregår.
- Støy ved tunnelmunnninger må utredes spesielt.
- Støy på nattestid (omfang og støynivå).
- Avbøtende tiltak, både i driftsfasen og anleggsfasen.

Ut fra et helsehensyn blir det også viktig å fastsette arbeidstidsbestemmelser for anleggsarbeidene med tanke på når man kan tillate sterkt støyende arbeid (sprenging og lignende), transport ut og inn av tunellene og arbeider i dagsonen. Det bør legges vekt på mest mulig innbygging av støyende aktivitet (tunnelvifte, sorteringsanlegg, lastestasjon).

Luftforurensning

Det er ikke satt krav mht luftforurensning i forslaget til reguleringsbestemmelser. Vi ber om at dette tas inn. Når alternativet for fastlandsforbindelse er valgt, bør det vurderes å hensynta luftforurensningssonene i fremtidig arealbruk, f. eks anbefaler T-1520 at det ikke etableres luftfølsom arealbruk i rød sone.

Radon

Dersom overskuddsmassene skal benyttes til boligbygging eller lignende må de undersøkes for radoninnhold.

Drikkevann

I nasjonal grunnvannsdatabase er det registrert en del brønner i de aktuelle områdene. Vi ser at det er en stor grad av energibrønner, men det må avklares om det er drikkevannsbrønner i bruk innenfor planområdet.

Vi ber om at ovennevnte forhold tas hensyn til i den videre planlegging av ny fastlandsforbindelse.

Med hilsen

Mona Bondevik
avdelingsleder

Monika B. Kullander
miljørettet helsevernkonsulent

Kopi: kommuneoverlege Tore Arne Martinsen
kommuneoverlege Søren Nissen
kommuneoverlege Sigmund Skei
Færder kommune v/Monica Erlandsen

DEL 2

Foreninger og organisasjoner



Fra: NLF Buskerud Vestfold Telemark regionssjef <vestfold@lastebil.no>
Sendt: 15. januar 2018 11:52
Til: VFK-FADM-FIRMAPOST
Kopi: Fylkesleder Vestfold; Henning Hansen; John Erik Kjetorp
Emne: Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) Vestfold har fått til vurdering planforslag med konsekvensutredning for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme.

Styret i NLF Vestfold drøftet forslaget på sitt møte 12.12.2017 og konkluderte med at tidsperspektivet for ferdigstillelse av de to alternativene klart er i favør av et broprosjekt, altså den såkalte korridor I, alternativ 11 500. Denne løsningen vil også spre trafikken mer enn en tunnelløsning.

Videre mener NLF Vestfold at tunnel under sundet med ilandføring av trafikken gjennom Kjelle-krysset vil være lite ønskelig; Kjelle-krysset er allerede i dag sprengt rent kapasitetsmessig.

For tungtransport er undersjøtunneler lite ønskelig både av økonomiske og sikkerhetsmessige årsaker. Også miljøbelastningen ved tunneler med slik stor stigningsprosent er betydelig.

Styret vil ut fra ovenstående synspunkter allerede nå anbefale Vestfold fylkeskommune å velge «korridor I, alternativ 11 500» som fremtidig fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme.

Etter oppdrag for
NLF Vestfold

Olav Klasson Vefald
Regionsjef NLF



Vestfold fylkeskommune
Pb 2163
3103 Tønsberg
firmapost@vfk.no

«Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme».

Høringsuttalelse for Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme fra Norges Automobil-Forbund (NAF) avd Tønsberg og Omegn

Generelt

Norges Automobil-Forbund (NAF) sentralt har ønsket deltakelse i KVVU-arbeidet og senere Bypakke Tønsberg-regionens samarbeidsgruppe ved sin lokalavdeling NAF avd. Tønsberg og Omegn.

Avdelingen dekker kommunene Tønsberg, Færder (Nøtterøy og Tjøme), Stokke og Andebu del av Sandefjord samt Ramnes del av Re.

Etter fast deltakelse på alle møter i samarbeidsgruppene, har vi til KVVU-arbeidet levert innspill av 26.11.2012 samt høringsuttalelse av 4.2.2014. NAF avd Tønsberg og Omegn støttet Statens vegvesens anbefaling av Ringveikonseptet og fremholdt at alternativet Kaldnes – Kjelle sto frem som en god forbindelse med beste mulighet også for gående og syklende trafikk. Dette alternativet hadde etter vår mening klart best total måloppnåelse for Bypakkas mål om størst mulig trafikkavlastning for Tønsberg sentrum og Teie, ved siden av å gi en sikker fastlandsforbindelse fra Nøtterøy.

Kapasitet på dagens veinett

Det har både i media og på møter i samarbeidsgruppene blitt fremsatt påstand om at løsningen med forbindelse til Kjelle vil utløse en meget stor økning i antall biler. Vi finner dette uriktig og mener at antall biler fra Nøtterøy til Kjelle blir nøyaktig det samme om bilene kjører over Kanalbrua og tar Nedre Langgate til Kjelle, som om bilene tar den nye forbindelsen Kaldnes – Korten.

Andre finner stor økning i antallet biler i at den nye løsningen bygges med 4 kjørefelt. Igjen mener vi at antall biler forblir helt likt uansett om de krysser via et av Kanalbruas 4 kjørefelt eller i et av den nye forbindelsens 4 kjørefelt. Antall biler blir også det samme om de kjører gjennom en tunell med 2 eller 4 kjørefelt. Men av trafiksikkerhets og beredskapshensyn må man i dag åpenbart ta seg råd til 2 tunnellop med til sammen 4 kjørefelt.

I dag er kapasiteten stor nok på Kjelleveien fra rundkjøringen ved Fjordgaten til Kjelle og videre ut på Fv308 eller 300. Disse veiene klarer trafikkmengden i dag. Anlegget er her dimensjonert med 4 kjørefelt. Kjelleveien kan lett utvides til 4 kjørefelt sydover på resten av den aktuelle strekningen. Ny forbindelse Kaldnes – Korten med trafikk over denne i stedet for over Kanalbrua, vil ikke øke belastningen på rundkjøringene. Den eneste økningen av trafikk over anlegget på Kjelle som vi i dag kan se, forårsakes av den nye legevakta og legesenteret som snart åpnes på Kjelle. For rask

Leder av lokalavdelingen: Gaute Amundsen
Postadresse: Fjordgt. 1, 3125 Tønsberg
Mobiltelefon: 924 58 411
E-postadresse: gautamu@online.no

tilgang dit fra Nøtterøy og Tjøme er ny forbindelse Kaldnes – Korten best. Denne trafikkøkningen er like stor uansett valgt løsning og i sum uten problem for kapasiteten på Kjelle.

Hver ettermiddag er det betydelig kø på Fv 300 mot Sem og E-18 og på Fv 308 mot rundkjøringen ved Sem kirke og videre mot rundkjøringene på Fv19 ved Ås. Vi antar at kapasiteten her er redusert ved anlegg av rundkjøringene. Disse gir positiv trafikkavvikling resten av døgnet. Skal køende fjernes kreves det på sikt planfrie krysninger og 4 kjørefelt på forbindelse til E-18.

Sykkel

For å velge rett korridor må man akseptere at hestetningen er sterkt konsentrert på den nordre delen av Nøtterøy. Det foregår allerede en stor utbygging av byen på Kaldnes. Det er i tillegg presentert plan for enda en ny bydel inntil eksisterende. Et fastsatt mål er at økning i trafikk skal foretas som gående og syklende.

Vi forutsetter at ny bussterminal og ny jernbanestasjon blir samlokalisert på dagens jernbanes stasjonsområde eller på Kjelle. Det bør bygges Parkeringshus med låsbar sykkelstall. Parkeringshusene for både bil og sykkel bør ha ladestasjoner. Dersom det velges kort senketunnel Kaldnes – Korten kan det legges gang/sykkelveg direkte til den nye jernbanestasjonen med ekpressbussterminal. Dette kan også sees i forbindelse med planlagt gang/sykkelvei fra Nordbyen til Slottsfjellet.

Distansen Kaldnes – Korten – ny jernbane/bussterminal vil kunne bli på ca 1,5 km. Denne er fullt akseptabel både for gående og syklende.

Distansen Kaldnes – Smørberg – Jarlsberg – Korten – jernbane/bussterminal vil få en distanse på minst 6 km. Dette er en distanse over det akseptable for gående. En slik betydelig omvei over ei høy bru vil utvilsom virke avvisende også for syklist.

Vi ser at alternativet Kaldnes – Korten ikke umiddelbart omfatter bygging av egen tunell for gående/syklende. Senketunellen oppgis planlagt med en stigning på 5 til 6 %. For en elsykkel er slik stigning uten problem. Dersom man frykter problem for sykkel uten elmotor, vil vi henlede oppmerksomhet til sykkeltrekket i Trondheim <https://www.trondheim.no/sysselheisen-trampe>. Her trekkes årlig ca 30.000 syklist 25 høydemeter opp. Dagens versjon ble åpnet 1. juni 2013 til en pris av 6,5 millioner kroner, finansiert av Miljøpakken. Trampe er gratis å bruke. Den nye versjonen ble produsert av det franske firmaet Skirail der sykkelheisen markedsføres under varemerket CycloCable

Endelig valg av plassering av ny fastlandsforbindelse for gående og syklende bør avvende endelig plassering av ny jernbanestasjon/ekspressterminal.

For å oppnå målet om trafikkøkning ved gående eller syklende må man lage den nye forbindelsen for disse så attraktiv som mulig. Det enkleste vil være ei lavbru – men denne vil kunne bli møtt med samme høylytte som forslaget om bru for biler ble.

Allerede i vår Høringsuttalelse av 14.12.2015 for Planprogrammet for Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme, pekte vi på et alternativ med egen tunnel for gående/syklende fra samme utgangspunkt som veien på Kaldnes til et punkt nærmere sentrum som mot Tollbodgaten. Eksempel på slik tunnel kan man studere i den nordtyske byen Rendsburg. Her finner man på begge landsider små hus med rulletrapper for gående og heiser for sykler, barnevogner mv. Disse fører ned til helt flat tunnel 131m lang 20 m under vannoverflaten. Den ble bygd 1965 og renovert i 2014. Søk på Rendsburger Fußgängertunnel gir flere sider med bilder og film.

En betydelig lenger og eldre tunell finner man i Hamburg, Se www.hamburg.de/alter-elbtunnel eller søk på Alte Elbtunnel Hamburg for mye data, bilder og filmer. Den ble åpnet allerede i 2011 og ble grundig renoveret til 100 års jubileet. Tunelløpene er 427 m lange og ligger 24 m under vannoverflaten. I dag benyttes ett løp for personbiler og ett løp for 800.000 gående og 105.000 syklistar årlig. Også her er selve tunelløpet horisontale med heiser og trapper. Syklistene bruker kjørebane mens gående har fortau på begge sider av denne.

Disse tunellene ligger gunstig til for studiebesøk fra Tønsbergpakka?

Dagens bru fra Kaldnes til Tønsberg brygge er både smal og bratt. Ny forbindelse må bygges med egen kjørebane for syklende med adskilt kjøreretning og eget fortau for gående. For gående bør det vurderes en påkostet løsning med rullefortau dersom man velger tunell.

Midler kan søkes til miljørettet tiltak. Dersom planlagt stor boligutbygging tillates på Nøtterøysiden, vil man kunne kreve utbyggernes bidrag til forbindelsen for gående/sykkel.

Konklusjon

For Bypakke Tønsberg er det ikke kun spørsmål om en enkel forbindelse mellom Nøtterøy og E-18 for biltrafikk. Begge alternativene løser dette ene målet. Men Bypakke Tønsberg har også andre viktige mål. Man må se på hvilket alternativ som best bidrar til helhetens løsning av alle delmålene for regionen. NAF avd. Tønsberg og Omegn anbefaler at man velger forbindelsen Kaldnes – Korten. Dette alternativet gir klart størst reduksjon av trafikken over Teie og Kanalbrua. Dette vil gi størst reduksjon av trafikkulykker. Denne løsningen åpner muligheten for en miljøvennlig byfornyelse ved Bypakkas Gatebruksplan og buss gjennom sentrum.

Etter en fjerning av gjennomgangstrafikken vil det bli mulig å stenge nåværende Nedre Langgate for gjennomgangstrafikk f.eks. fra Klostergaten til Tollbodgata.

Det vil være mulig å gjenopplive en hel bydel.

Alternativet er også best for mål om Samfunnssikkerhet og beredskap da utrykningstiden for politi, brann og ambulanse vil være kortest via Korten – Kaldnes.

For avdelingen


Gaute Amundsen



Norsk Ornitologisk Forening (NOF)

Sandgata 30 B
N-7012 Trondheim

e-post: nof@birdlife.no internett: www.birdlife.no

Telefon: (+ 47) 73 84 16 40
Bankgiro: 4358.50.12840
Org. nr.: 970 089 748 NVA

Vestfold fylkeskommune
firmapost@vfk.no

Deres ref.

Deres kontaktperson

Vår ref.
2018/78-420.1

Vår kontaktperson
Martin Eggen

Dato
02.02.2018

Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme

Vi takker for muligheten til å komme med en uttalelse i forbindelse med ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme til Tønsberg.

Oppsummering:

Norsk Ornitologisk Forening anbefaler at alternativ 11 500 Kolberg – Ramberg – Smørberg – Jarlsberg travbane, med hengebro, velges som ny fastlandsforbindelse.

Følgende taler for alternativ 11 500:

Alternativ 11 500 skåner Ilene naturreservat og Ramsarområdet, samt sjøbunnen utenfor reservatet, for inngrep. Alternativ 16 730 Kaldnes - Korten vil kunne ha negative effekter for de internasjonale naturverdiene i naturreservatet. Våre observasjoner viser også at området der senketunnelen er planlagt er et viktig beiteområde for dykkende fuglearter, noe som må settes i sammenheng med de viktige marine naturverdiene her, og som vi finner både i reservatet og i randsonen utenfor reservatet. Alternativ 16 730 innebærer således et permanent arealbeslag i et viktig beite- og oppholdsområde for fugl nord for Kaldnes.

Senketunnelen vil berøre inntil 15 – 20 dekar av sjøbunnen i Ilene naturreservat, og vil således kreve en dispensasjon fra verneforskriftene. NOF stiller seg svært kritisk til en videre prosess der man utfordrer verneverdiene i et reservat som var ment å gi permanent beskyttelse. Dette vil være meget beklagelig, ikke minst foreligger et godt alternativ med akseptable virkninger.

Om Ramsar-området Ilene, og effekten av en evt. utbygging på naturreservatet med tilhørende områder

Ilene naturreservat inngår i et internasjonalt nettverk av rasteområder for våtmarksfugl. Reservatet har status som Ramsar-område, og er underlagt en internasjonal konvensjon om vern av viktige våtmarker. Det er strenge krav til hvordan medlemslandene skal forvalte Ramsarområdene. Ilene er også utpekt som et Important [Bird and Biodiversity Area \(IBA\)](#). Verdens IBAer utgjør et nettverk av globalt viktige fugleområder og områder for naturmangfold som er identifisert på bakgrunn av internasjonalt anerkjente kriterier. Områdene i Norge er identifisert av NOF i samarbeid med BirdLife International. Målet med opprettelsen av IBAer er å identifisere, beskytte og forvalte et nettverk av områder som er av betydning for den langsiktige overlevelsen av naturlig forekommende fuglebestander.

Utvalget av våtmarksfugler er stort, og inkluderer tidvis store mengder vadere, gressender, dykkender og dykkere. Der ferskvann fra Aulielva møter saltvann over vide, langgrunne

flater, er det stor produksjon av planter, fisk og små dyr tilknyttet et akvatisk miljø. Ved fjære sjø åpnes dette næringsrike beiteområdet for vadefugler og ender.

Konkret om området der senketunellen er planlagt

Betydelige antall dykkender og svaner driver aktivt næringssøk i området der tunellen er foreslått lagt. De artene som er vanligst i dette området er ærfugl (nær truet, NT), toppand, knoppsvane og kvinand. Ærfugl er også inkludert på den globale rødlisten som nær truet (NT). Andre rødlistede ender inkluderer flokker med svartand (nær truet, NT) og sjørre (sårbar, VU på nasjonal og global rødliste). Ærfugl er talt i flokker på flere hundre individer.

Det er også mye siland i dette området. Siland er en norsk ansvarsart. Dykkere som horndykker (sårbar, VU), dvergdykker (nær truet, NT) og toppdykker (nær truet, NT) sees jevnlig.

Fuglenes tilstedeværelse må sees i sammenheng med de rike marine naturverdiene. Den sørøstre delen av Ilene naturreservat samt områder langt utenfor reservatgrensen inngår i et sammenhengende ålegrassamfunn med svært høy verdi (jf. Naturbase). Større forekomster av ålegrasenger er uvanlige og til dels sjeldne. Ålegrasenger er svært produktive og regnes som viktige marine økosystemer. Undervannsenger er ofte viktige næringssøksområder for rødlistede arter slik tilfellet også er her. Naturtypen inneholder flere spesialiserte arter og samfunn, herunder rødlistearter.

Beregninger gjort av Fylkesmannen viser at 40-50 dekar av ålegras-forekomsten i og utenfor reservatet blir berørt i anleggsfasen. Et område på 15 til 20 dekar av ålegrasforekomsten vil bli beslaglagt permanent gjennom byggingen av en senketunnel.

Reservatet vil bli forringet med fjerning av bunnsedimenter i en bredde på 180 m i anleggsfasen og det vil ta mange år før området gror til igjen. Det er også fare for at gravingen i bunnsedimentene vil gjøre at sikten i vannet blir forringet i store områder utenfor anleggsområdet og forringer fødetilgangen for dykkende ender i hele området. Tungmetaller og kjemikalier fra mer enn 70 års verftsindustri på Kaldnes medfører en risiko for miljøforringelse og forurensing gjennom å forskyve og/eller fjerne bunnsedimenter.

Endrede strømforhold

De undersøkelsene som er gjort gjennom modellsimulering viser at en senketunnel vil medføre endringer i strømforholdene ved selve tunnelen, utfyllingen og ved Kaldnes. Det skrives også at det i noen tilfeller føre til erosjon ved enden av utfyllingene og oppbygning langs sidene. Omfanget av dette synes uklart, det samme er virkningene for naturmiljøet.

Virkningene for vannstrømmene ellers i Byfjorden og Kanalen bagatelliseres. Men alternativ 16 730 med senketunnel og utfyllinger vil kunne føre til en innskrenkning av vannmassenes "frie" bevegelser i Byfjorden og særlig inn mot Kanalen. På sikt vil konsekvensen av dette være større grad av stillestående vannmasser. Hvis man ikke kan opprettholde utskiftningen av vannmassene på dagens nivå, vil dette trolig få konsekvenser for hele økosystemet, inkludert Ilene naturreservat. Vannmassenes bevegelser i dette området viser seg å være meget komplekse og kan lett påvirkes negativt. Utskiftningen av vannmassene er sterk grad påvirket og "styres" ofte av Aulielva som tilfører Byfjorden store mengder vann og sedimenter. Observasjoner gjort gjennom mange tiår viser at strømmen av vannmassene østover og inn mot Kanalen for det meste går langs Nøtterøysiden av Byfjorden. Denne strømmen av vannmasser mot Kanalen er størst når vannmassene fra Aulielva møter tidevannet i Vestfjorden/Byfjorden. Store utfyllinger på Nøtterøysiden som alternativ 16 730 legger opp til vil således kan få konsekvenser for vannmassenes bevegelser i dette området med negative konsekvenser for hele økosystemet i Byfjorden.

Overordnet arealpolitikk

Et hovedprinsipp i regjeringens politikk (jfr. Meld. St. 14, Natur for livet) og Miljødirektoratets egne veileder i utbygningsaker der Ramsar-områder og verneområder er berørt (M47-2013) er at den mest verdifulle naturen så langt som mulig skal skånes for utbygging. Det er et sentralt og viktig prinsipp at man alltid skal unngå inngrep og påvirkninger av verneområder. Vi kan ikke godta den sviktende respekt vi tidligere har sett for vernevedtak, for eksempel i forbindelse med vegutbyggingsprosjektene ved Åkersvika naturreservat og utvidelse av RV22 gjennom Nordre Øyeren naturreservat. Vernevedtak som er ment å gi permanent beskyttelse til nasjonalt og internasjonalt viktige naturverdier, må respekteres i forbindelse med utbyggingsprosjekter.

I Miljødirektoratets veileder M47-2013 skrives det at tiltak som kan berøre Ramsarområder skal unngås. Andre trinn er å minimalisere effekten av tiltaket, og tredje trinn er å kompensere tap av våtmark med nye våtmarksområder. Videre skrives det at dersom tiltaket kan stride mot verneformålet og/eller innebære en endring av områdets økologiske karakter, bør det gis en anbefaling om helt å unngå tiltak i Ramsarområdet, samt en tydeliggjøring av hvilken prosess som må følges dersom inngrep ikke kan unngås.

Inngrep med påvirkning på Ilene naturreservat vil kreve dispensasjon fra Fylkesmannen etter naturmangfoldloven § 48. Naturmangfoldloven (NML) § 48 inneholder tre alternativer for dispensasjon fra vernevedtak, bestemmelsen åpner for at det kan gis dispensasjon dersom:

- det ikke strider mot vernevedtakets formål og ikke kan påvirke verneverdiene nevneverdig
- dersom sikkerhetshensyn gjør det nødvendig
- dersom hensynet til vesentlige samfunnsinteresser gjør det nødvendig

Økologisk kompensasjon ved arealbeslag eller tiltak med virkning på våtmarksområdet

Et viktig mål må være å unngå ethvert fysisk inngrep og påvirkningsfaktorer på lokaliteter som er vernet via kongelig resolusjon (naturreservater, biotopvernområder). Verneområder er opprettet for å bevare unike naturkvaliteter for ettertiden.

Naturmangfoldloven §§ 11 og 12 om at kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver, og om miljøforsvarlige teknikker, driftsmetoder og lokalisering, kan ha betydning for tolkningen av hvilke vilkår som kan pålegges i videre prosess. Dersom man velger alternativ 16730, og Fylkesmannen gir dispensasjon etter NMLs § 48, må det foreligge krav om økologisk kompensasjon. Økologisk kompensasjon kan defineres som restaurering (av tidligere), etablering (av nye) eller beskyttelse (av eksisterende, men under press) økologiske verdier som skal kompensere for vesentlige, negative, gjenværende konsekvenser av en utbygging. Dette etter at alle hensiktsmessige tiltak for å unngå skade, avbøtende konsekvenser og restaurering av påvirkede områder er gjennomført. Økologisk kompensasjon skal sikre at det ikke finner sted et netto tap av verdifull natur. Direkte og indirekte påvirkninger på foreslåtte verneområder, områdets økologiske karakter og natur med viktige naturverdier bør utløse krav om økologisk kompensasjon.

I meld. St. 14 *Natur for livet* skriver regjeringen at økologisk kompensasjon ikke er knyttet til området der inngrepet skjer, men til restaurering, etablering eller beskyttelse av økologiske verdier i et annet tilsvarende område, fortrinnsvis i nærheten og av samme naturtype.

NOF er uenig i at beskyttelse av økologiske verdier i et tilsvarende område er reell økologisk kompensasjon. Kun restaurering som gjenskaper tilsvarende naturverdier, så langt det lar seg gjøre, er økologisk kompensasjon. Målet med økologisk kompensasjon er å minke de negative følgene utbyggingen har. Verneverdige områder bør sikres i andre prosesser og initiativ.

Dersom man likevel velger å verne områder som økologisk kompensasjon må dette være områder med høy addisjonalitet, slik at det blir en reell gevinst for naturmangfoldet.

Forslag kompensasjonsforhold ved arealbeslag og/eller vesentlig virkninger fra andre tiltak

- Utvalgte naturtyper og områder med høy verdi 1:5
- Verneområder 1:5
- Naturtypelokaliteter 1:3

For Norsk Ornitologisk Forening

Finn Hauge

Finn Hauge, NOF avd. Vestfold



Martin Eggen

Martin Eggen, naturvernrådgiver NOF

KOPI:
Fylkesmannen i Vestfold
Miljødirektoratet

firmapost@vfk.no

INTERKOMMUNAL KOMMUNEDPLAN FOR NY FASTLANDSFORBINDELSE FRA NØTTERØY OG TJØME – OFFENTLIG ETTERSYN.

Tunsberg Historielag har medlemmer fra Sem, Eik, Søndre og Nordre Slagen, Husvik, Vallø og Tønsberg Sentrum. Vi har i mange år vært med på å betale for Ringveien for at øyene Nøtterøy, Tjøme og Hvasser skulle få en bedre vei og lettere adkomst til fastlandet. Vi ser at overordnet styringsgruppe har landet på 2 alternativer som det er store protester mot. Ja, bro alternativet over til Smørberg møter i disse dager stor motstand fra Stokke /Vear beboere og Sandefjord kommune. Likeledes møter tunnelalternativet stor motstand fra Nordbyen og Tønsbergs innbyggere.

Sikkerhetsmessig er det virkelig påkrevet å sikre en raskere løsning. Hvor er reserveløsning de 6 årene det tar før start på de 2 foreslåtte alternativene? Kanalbroen av 1957 er allerede over 60 år og et uhell kan når som helst inntreffe, om 2 tenner ryker i oppløftet av broen, ja da kan den bli stående åpen i flere dager. Gangbroen og pontongbro (minst 3 dagers anleggstid) kan vanskelig løse den store daglige trafikken.

Kostnadmessig ville det være en fordel om man bygger en ekstra 2 felt klaffebro, med egne motorer, hvilende på de eksisterende brokarrene til Kanalbroen. Bestemmer man seg kan dette gjøres i løpet av ett år. Slik gangbroen ble til på under ett år. Det står på viljen til løsning. Best av alt Ferder trafikken vil ikke øke trafikken i Tønsbergs sentrum.

Kryssing ved Kanalbroen var jo en av grunnene til at man bygde Ringveien med Tunnelen frem til Kjelle.

Vårt forslag er en meget rimeligere løsning og gir Ferder kommune tid til å bestemme seg for om de trenger en ytterligere bro/tunnel løsning i fremtiden.

Slagen 6. februar 2018.

For Styret i Tunsberg Historielag

Tore Bjørnsvik

formann



TØNSBERG
NÆRINGSFORENING

Ny fastlandsforbindelse mellom Tønsberg og Nøtterøy – høringsuttalelse fra Tønsberg Næringsforening

Tønsberg Næringsforening har gjennom mange år med stor interesse fulgt arbeidet rundt helhetlig transportløsning for Tønsberg regionen, og med den en ny fastlandsforbindelse mellom Tønsberg – Nøtterøy. Det er ikke tvil om at sluttresultatet er av stor betydning for regionens næringsliv.

Bypakke Tønsberg-regionen er et samarbeidsprosjekt mellom kommunene Tønsberg og Færder, Vestfold fylkeskommune og Statens vegvesen. Oppgaven til Bypakke Tønsberg- regionen er å bygge et helhetlig transportsystem for regionen som er miljøvennlig, robust og effektivt. Ny fastlandsforbindelse fra Færder er en viktig del av bypakken.

Fastlandsforbindelsen er som beskrevet over er en del av Bypakke Tønsberg regionen – noe som fort glemmes i «kampens hete», vi hadde nok ønsket oss at nettopp dette hadde kommet mye tydeligere frem i diskusjonen og syntes det helhetlige har måttet vike for det nære og lokale. Vi er en region som har vokst oss store med utgangspunkt i en bykjerne, denne kjerne vil bestå selv om enkelte vil det eller ikke. Det er greit å si at man ikke ønsker å kjøre til Tønsberg by for å handle, men det blir feil å si at man ikke har behov for å gjøre det. Bor du på Færder og skal på sykehuset til behandling eller faktisk skal ditt for å arbeide, ja, da må du inn til Tønsberg. Arbeidsplassene er mange rundt bysentra og de skal ikke flyttes med det første, disse eksemplene har vi flere av.

Det er påbegynt et stort stykke arbeid med å lage et helhetlig transportsystem for Tønsberg regionen – og nå synes diskusjonen å ha kommet ditt at ny fastlandsforbindelsen kun er et ledd i å komme seg raskes mulig ut til E-18, men det ligger mye mer i bestillingen som skal hensynstas. Bestillinger sier at den også skal løse Tønsberg sentrum sine utfordringer. Vi vet alle at køen står langs nedre Langgate i tidsrommet fra 14.30 til 17.00 på vanlige dager, da er ikke sommertrafikken ikke tatt med. Det er et ledd i denne pakken at nedre Langgate skal stenges for gjennomgangstrafikk, og med det har vi helt unike muligheter til å tenke hva en ny løsning som vil avlaster kanalbroen vil kunne gi Stensarmen, Kanalen og ikke minst Korten. Alle disse områder venter på å utvikle seg – flere har vært båndlagt i lang tid.

Det er vanskelig å komme unna trafikkundersøkelsen utført av statens vegvesen utført 11.10.2016, her ble det gjennomført 4366 intervjuer.

Resultat fra kanalbroen viser:

48 % skal til sentrum, 17 % skal til Eik, Tolvsrød og Slagen. 10 % Horten og Østfold. 6 % Sem og Vear, mens resterende 19 % skal ut på E-18 (både sydover og nordover)

Resultatene fra denne undersøkelsen viser at trafikken inn til sentrum er betydelig.

(se egen fig. bak)

Nå har det seg slik at næringslivet ikke er absolutt i sin mening om hvilken forbindelse som er den beste løsningen, men vi velger i vår uttalelse å anbefale flertallets beslutning.

Alternativ 2, undersjøisk tunnel mellom Kaldnes – Korten. 70 % av våre emdlemmer mente dette var den beste løsningen.

Vi velger å legge vekt på sentrale punkter hentet ut i fra Transportøkonomisk institutt (TØI), gitt ut i januar 2018:

1. Trasé 2 gir størst positiv effekt (størst tids besparelser) for dagens pendlere. Trasé 1 gir mer positiv effekt kun for området Vear-Lahelle, men her er det så lite arbeidsplasser og bosatte at potensialet er begrenset. Det området som trasé 2 gir større innsparing for pendlere fra Tjøme/Nøtterøy enn trasé 1 (Tønsberg Midtre/Horten) har relativt mange arbeidsplasser og mange bosatte. Her er det imidlertid begrenset innpendling fra øyene i dag, og også lite pendling den andre veien.
2. Det er en betydelig andel som pendler fra Nøtterøy/Tjøme til området nord for Vestfold (Drammen-Oslo). Disse vil ha mest å tjene på trasé 2, også hvis de tar toget.
3. Trasé 2 gir størst region forstørring når det gjelder arbeidsplassstilgang. En måtte etablere 11 000 arbeidsplasser ved Vear for at traseene skulle gitt samme effekt.
4. 11 000 arbeidsplasser ved Vear for at traseene skulle gitt samme effekt.
5. Trasé 2 gir størst økning i tilgang på forretningsmessig tjenesteyting og handelstilbud.
6. Trasé 2 gir størst regionforstørring når det gjelder bosatte. En måtte etablere boliger for 11 000 personer ved Vear for at traseene skulle gitt samme effekt.
7. Det er trasé 2 som i størst grad er i tråd med Regional Plan for Bærekraftig Arealpolitikk, og da særlig i forhold til å begrense byspredning.
8. Trasé 2 understøtter Tønsberg som det funksjonelle sentrum, og gir der for noe bedre mulighet for kollektivtrafikk som transportmåte.

Næringslivet er helt avhengig av god og velfungerende infrastrukturen, og vi mener Kaldnes – Korten vil gi oss de beste samfunnsøkonomiske forutsetningene for en helhetlig bo – og næringsutvikling for hele regionen.

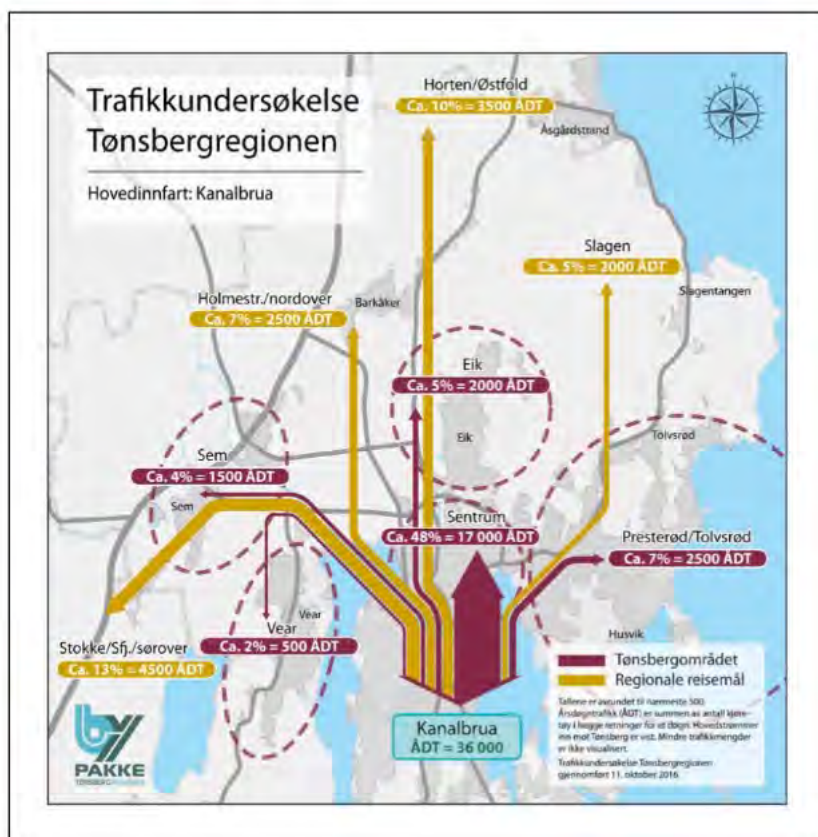
Med vennlig hilsen

Heidi Skjeggerød

Daglig leder Tønsberg Næringsforening

Figurer:

3.3.6 Hovedinnfart Kanalbrua



Tallene for Kanalbrua er basert på data fra:

- Intervjupunkt 6: Kanalveien
- Intervjupunkt 7: Smidsrødveien
- Intervjupunkt 8: Kirkeveien (fv 308)
- Intervjupunkt 9: Banebakken (fv 428)

Fordi mindre trafikkstrømmer ikke er vist stemmer ikke summen av alle trafikkstrømmene i figuren over helt med ADT oppgitt for intervjuet. Sentrumsrettet trafikk utgjør 48 % av trafikken over Kanalbrua. Trafikk til og fra Stokke, Sandefjord og andre områder sør og vest for Tønsberg-regionen utgjør 13 % av trafikken på Kanalbrua, mens trafikk rettet mot Holmestrand og videre nordover samt til og fra Horten og Østfold utgjør til sammen 17 %.

Fra: Jonathan Hall <jonathan.hall@faerder.kommune.no>
Sendt: 9. februar 2018 09:18
Til: VFK-FADM-FIRMAPOST
Kopi: Per Ole Bing-Jacobsen; Per Olaf Lia (liaperolaf48@gmail.com); Bfrebe@gmail.com; el@serit-skagerak.no; Gunnar Lehne; Henning Berntsen; Tor Lie
Emne: Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme
Vedlegg: høringsuttalelse.pdf

Hei!

Uttalelse fra næringslivsrepresentantene i styre for Færder Næringsforum sendes vedlagt.

Med vennlig hilsen

Jonathan Hall

Næringssjef

Stab rådmann

Tlf: 33 39 00 00

Mobil: 91 51 42 97

www.færder.kommune.no



Færder Næringsforum

Høringsuttalelse – «Høring/offentlig ettersyn av planforslag: Interkommunal kommunedelplan med konsekvensutredning for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy på Tjøme»

Bakgrunn

Vestfold fylkeskommune har – på vegne av Bypakka Tønsberg – sendt ut to alternative planforslag for ny fastlandsforbindelse fra Kolberg på Nøtterøy på høring og offentlig ettersyn:

- I korridor 1 alternativ 11 500; hengebro med seilingshøyde 40 m Ramberg – Smørberg med tunnel på Hogsnes, og tilknytning til krysset ved Jarlsberg travbane
- I korridor 2 alternativ 16730; undersjøisk tunnel Kaldnes – Korten uten gang- og sykkelvei, og tilknytning til Kjelle-krysset. Kompenserende tiltak innenfor en ramme på 200 mill. kr. forutsettes.

Ny fastlandsforbindelse planlegges med 4 felt og trafikkregulerende tiltak. Tverrforbindelse i Bekkeveien mellom Smidsrødveien og Kirkeveien inngår i prosjektet.

Næringslivet i Færder kommune

Bygg- og anleggsbransjen samt handelsnæringen er de to bransjene som sysselsetter flest mennesker i privat sektor i Færder kommune, deretter kommer industri. Maritime næringer, og oljerelatert virksomhet er de som har størst verdiskaping. Det er stor aktivitet innen reiseliv og landbruk. Næringslivet i Færder er for øvrig sterkt integrert med næringslivet i Tønsberg og det øvrige Vestfold. De viktigste handelssentra i Færder kommune er Teie, Borgheim og Tjøme sentrum. Industribedriftene ligger spredt, men hovedsakelig på Nøtterøy. Næringslivet i Færder kommune har etterlyst en ny fastlandsforbindelse i mange år, og mange bedriftsledere har opp gjennom årene gitt uttrykk for at dagens trafikksituasjon har vært til hinder for en gunstig utvikling av næringslivet på øyene.

Argumenter

Senketunnel Kaldnes - Korten

Denne løsningen er beregnet til å gi høyere trafikkavlastning på dagens kanalbro enn hengebroalternativet. Særlig med tanke på at en fil på den eksisterende kanalbroen skal stenges.

Mange som bor i Færder kommune har sin arbeidsplass i Tønsberg. Tilgjengelighet til Korten og Kilen er viktig for flere næringer f.eks. håndverksnæringene. Dette alternativet gir korteste vei til Tønsberg sentrum.

Denne løsningen antas å være det beste alternativet i situasjoner hvor dagens kanalbro er ute av funksjon.

En slik tunnel er dessuten en fremtidsrettet løsning som vil skape stor interesse og bedre tilgjengelighet til fremtidige arbeidsplasser nord på Nøtterøy.

Hengebro Ramberg – Smørberg

Denne løsningen gir kortest vei til E18, og raskere tilgjengelighet til sørfylket og resten av Vestfold for trafikk til og fra Færder. Det antas at denne forbindelsen vil være mest gunstig for utviklingen av handelsnæringen på Teie og i Tjøme sentrum.

Kostnadene ved å bruke alt 2, senketunell er 33 % dyrere enn hengebro. Broløsningen antas å ville gi lavere fraktkostnader enn tunnelloøsningen. Den gir kortere vei til industriområdet på Borgeskogen. Broløsningen er mer fleksibel for tyngre og større transport, i tillegg vil man styre utenom trafikkmaskinen ved inngangen til Frodeåstunellen.

Hengebroløsningen er den meste skånsomme for landbruksarealer.

Vurdering

Næringslivets transportbehov er knyttet til varetransport, arbeids- og tjenestereiser, samt tilgang på kunder og arbeidskraft. Næringslivet i Færder kommune har uansett en fordel av at det etableres en ny veiforbindelse i tillegg til den eksisterende. En ny forbindelse vil bedre tilgjengeligheten, lette trafikkflyten, og øke sikkerheten.

Ser en på transportkostnader for forretninger, industri og landbruk vil hoveddelen av leveranser ikke komme fra Tønsberg sentrum, men fra leverandører som er lokalisert utenfor Tønsbergregion. For håndverksnæringene derimot er tilgangen på underleverandører lokalisert på Kilen, Korten og i Tønsberg sentrum av stor betydning.

Den beste logistikk-løsningen vil være det alternativet som medfører lavest kostnad, og som trafikkmessig vil være sikrere med hensyn til trafikkbildet.

For en positiv utvikling av næringslivet i Færder, vil lave distribusjonskostnader være et viktig moment. Det samme vil det være å unngå handelslekkasje.

Konklusjon

Det viktigste for næringslivet i Færder kommune er at det faktisk blir en ny fastlandsforbindelse.

Næringslivets representanter i styret for Færder Næringsforum stiller seg positiv til etablering av ny fastlandsforbindelse uavhengig av valg av korridor.

Færder Næringsforum er delt i synet på valg av alternativ. Det vises til vurderingen ovenfor.

Færder, torsdag 8. februar 2018

Per Olaf Lia
leder

Vestfold Fylkeskommune

Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme - høringsvar fra Færder eldreråd

Færder eldreråd avhold møte mandag 5. februar. Rådet behandlet planforslaget som er sendt på høring. Eldrerådet vedtok følgende høringsuttalelse:

Eldrerådet i Færder kommune ber om at det i anleggsperioden tas hensyn til kommunens innbyggere ved at de i størst mulig grad skjermes mot støv, støy og andre uheldige konsekvenser av anleggsarbeidet. Det er i tillegg viktig at det legges til rette for gode muligheter for kollektiv transport.

Med hilsen

Ruth Martinsen
Leder eldrerådet

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Kopi til:
Halvor Lindqvist



Naturvernforbundet i Vestfold

Vestfold fylkeskommune

firmapost@vfk.no

09.02.18

Høringsuttalelse: Forslag til kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse

Forutsetningene for arbeidet med Bypakka

Forutsetningene er vedtatt av samferdselsdepartementet i vedtak om Konseptvalgutredningen (KVU):

Den nye fastlandsforbindelsen skulle bygges for å gi større samfunnssikkerhet for øyene og for å avlaste Kanalbrua slik at samfunnsmålene kunne nås: Å bygge et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem.

To behov ble sett på som prosjekttløsende:

1. Behov for en robust og samfunnssikker fastlandsforbindelse fra Nøtterøy som sikrer viktige samfunnsfunksjoner. I praksis betyr det at det er behov for et alternativ til Kanalbrua.
2. Behov for å håndtere trafikkøkningen fra forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte.

Følgende krav ble avledet av miljømålet:

1. *Klimagassutslipp*
Krav 1: Nullvekst i CO₂- og NO_x-utslipp (i forhold til dagens situasjon) Krav 2: Ingen vekst i transportarbeidet for personbil.
2. *Reisemiddelfordeling*
Krav: Økt andel til 50 prosent for reiser til fots, med sykkel og med kollektivtransport. Dette er nødvendig for å nå nasjonale målsettinger om nullvekst i biltrafikk i de store byområdene.
3. *Bymiljø*
Krav: Redusert trafikk (ÅDT) med 50 prosent gjennom Nedre Langgate og Stoltenbergs gate.

Krav avledet om et effektivt transportsystem for kollektiv, sykkel og næringstransport (side 22 i KVU):

1. *Kollektivtransport*

Krav: Gjennomsnittlig reisetid i og utenfor rushtiden reduseres med henholdsvis 50 og 10 prosent for sentrumsrettet kollektivtransport. Kravet er satt ut fra utførte registreringer av reisetid i rushperiodene.

2. *Sykkel*

Krav: 50 prosent flere personer får mindre enn 15 minutter å sykle til kollektivknutepunkt i Tønsberg sentrum.

3. *Næringstransport*

Krav: Minst like god fremkommelighet for næringstrafikk i Tønsberg i rushtid, som i dag.

I kommunedelplanen er klimamålet skjerpet: Planen skal føre til *redusert* utslipp av klimagasser. Gjennom både reklamefilm på kino og flotte illustrasjoner av syklende i grønne omgivelser, gir Vegvesenet og fylkeskommunen inntrykk av at Bypakka vil innfri miljømålene.

Konsekvensutredningen tyder ikke på at miljømålene blir innfridd

Klimagassutslippet vokser og reisemiddelfordelingen endres ikke

Uten bompenger beregnes en økning i biltrafikken i Tønsberg og Færder på 8 - 13 % fram til 2040, basert på 2016-nivå. Forutsetningen for beregningene er en sterk kollektivsatsing.

Reisemiddelfordelingen vil ifølge beregningene ikke endre seg nevneverdig fram til 2024, selv forutsatt at det innføres bompenger og en sterk satsing på kollektivtrafikk. Målet om endring i reisemiddelfordeling er m.a.o. ikke i nærheten av å bli nådd. Vi synes ikke engang å bevege oss i riktig retning.

Klimagassutslipp knyttet til bygging av anlegget er ikke beregnet. Bygging av slike anlegg gir store klimagassutslipp, og å utelate dette fra klimagassregnskapet er villedende. I Naturvernforbundets uttalelse til planprogrammet viste vi til svensk statistikk som viser at 22 % av klimagassutslippene fra samferdselssektoren stammer fra bygging og vedlikehold av veger. For fastlandsforbindelsens del vil trolig denne andelen være mye høyere fordi strekningen krever krevende tunellkonstruksjon og store volum betong og stål til tunell under Teiehyden og tunell eller bru under eller over fjorden.

Vi kan heller ikke se at klimaeffekten av arealbruken er vurdert.

Virkninger på naturmangfold og matjord

Trasé 11 500 med hengebru vurderes som den minst negative traseen samlet sett. Trasé 16730 med senketunell medfører et sannsynlig tap av nesten 50 daa bløtbunn og ålegrasenger, og det er usikkert om de marine verdiene vil regenereres. Eventuell regenerering vil ta 15 – 20 år. Støy og spredning av miljøgifter fra sedimentene er andre momenter som det er knyttet usikkerhet til. Traseen vil ifølge utredningene ha middels til stor negativ påvirkning innenfor vernegrensene til Ilene naturreservat.

For begge traseene vil støy under anleggsarbeidet gi en negativ påvirkning på fugl i og ved Ilene naturreservat. Denne påvirkningen vil være sterkest for senketunellen, med anleggsarbeid over flere år kloss inntil Ramsar-området. En viktig del av dette arbeidet, etablering av avstøtting mot skråningen på siden av byggegrova mot nord, kan heller ikke gjennomføres om vinteren pga. is, noe

som framgår av underlagsrapportene. Og kvalitetssikrerne mener det er urealistisk å gjennomføre hele arbeidet i en periode fra mars-oktober¹.

Når det gjelder de negative virkningene av senketunell-traseen for fugleliv og marint liv, viser vi ellers til høringsuttalelsene fra Norsk Ornitologisk Forening og Fylkesmannens vurdering.

De forurensede massene i det øverste bunnet må deponeres, men det er ikke undersøkt om dette faktisk er mulig i Norge. Deponiet på Langøya er snart fullt og blir stengt i 2022. Nytt deponi er ikke etablert.

Begge alternativene vil medføre betydelig tap av matjord, noe som er underkommunisert i forslaget fordi konsekvensvurderingene tar utgangspunkt i planområdet. Prosjektet forutsetter 4-felts vei som tilførselsvei til E18, men matjordtapet her er ikke omtalt fordi det er «likt for begge alternativer». Alternativet med senketunell til Korten forutsetter likevel 4-felts vei over Jarlsbergsletta, mens man ved alternativet med hengebru til Smørberg kan vurdere om det er tilstrekkelig med ett ekstra felt.



Jarlsbergsletta vil bli sterkt påvirket av økt trafikk. Påvirkningen utenfor planområdet er ikke diskutert i planforslaget. Det er både merkelig og beklagelig i og med at Bypakka innebærer utbygging av veiene til fire felt over dette landskapet som er viktig både med hensyn til matforsyning og landskapestetikk.

¹ «Det virker ikke realistisk å etablere cofferdamvegger, KS stabilisere mellom veggene, mudre ut masser, montere stivere, mudre videre, legge ut avrettet grus, installere senketunnel, sikre posisjon på senketunnel, de-mobilisere cofferdam i løpet av mars til oktober.» Notat 13. oktober 2017, Aas-Jakobsen AS.

Dette gir et mye større tap av matjord for prosjektet totalt, enn det som vil skje innenfor planområdet.

Behovet for disse 4-felts tilførselsveiene forsterkes av at prosjektet vil medføre økning i biltrafikken, stikk i strid med samfunns målet.

Enkle og relativt rimelige tiltak kan endre reisemiddelfordelingen i Tønsberg

Hvis politikernes viktigste intensjon i transportpolitikken var å endre reisemiddelfordelingen i favør av de miljøvennlige transportmetodene, slik at det kunne bli bedre plass på de eksisterende veiene til de som virkelig trenger bil, kunne de allerede utført tiltakene som gjør kollektivtrafikk, sykling og gåing raskt, effektivt og attraktivt.

Det er mange tiltak som kan settes i verk med én gang, og som slett ikke er avhengig av det etableres en ny fastlandsforbindelse. Vi setter pris på at det gjøres enkelte positive grep for å øke punktligheten og brukervennligheten til bussen, men det finnes en rekke andre tiltak, som lett kan gjennomføres i tillegg, for eksempel:

Kollektivfelt kombinert med samkjøringsfelt i flaskehalser. En parallell bru over kanalen gjør dette mulig blant annet på Nøtterøyveien.

I flere av lyskryssene i Tønsberg er fotgjengere og syklistene nedprioritert. Fotgjengere og syklistene må prioriteres slik at de raskt får grønt lys og slipper å vente på mer enn ett lyssignal for å komme over krysset.

Vedlikeholdet av fortau og sykkelstier langs kommunale veier, til dels også langs fylkeskommunale, må bli veldig mye bedre både sommer og vinter for at det skal bli raskt, trygt og attraktivt å ferdes med sykkel og til fots til alle årstider. Det handler om blant annet klipping av hekker for å sikre sikt i kryss, skilting, merking, reparering av hull i veidekket, feiing og brøyting.



Normal vintersituasjon for syklende og gående i Tønsbergdistriktet. Dette frister ikke til miljøvennlige trafikkvalg, og man får følelsen av at det ikke er ønskelig at folk går eller sykler. Til venstre Farmannsveien, FV 468, 28.11.17. Dette fortauet var fortsatt i starten av februar i år elendig brøytet og bredden var stedvis halvert fordi fortauet var tatt i bruk som snøopplagsplass. Til høyre Slagenveien, FV 469, 02.01.18. Ubrøytet gang- og sykkelfelt som har frosset. Tilnærmet umulig å sykle på. Å gjøre noe med dette krever verken en kommunedelplan eller enorme investeringer.

I den vedlagte fila «Rask og miljøvennlig» har vi beskrevet nærmere våre forslag til hvordan man kan nå samfunns målene i KVVU og kommunedelplanen.



Fra Farmannsveien, FV 468, 22.11.17. Privat anleggsarbeid skjer regelmessig på gang- og sykkelveier og fortau slik at myke trafikanter presses ut i kjørebanelen. En praksis som åpenbart ikke ville blitt godtatt i veibanen. Legg også merke til total mangel på brøyting av fortauet.

Samfunnsmålene løses bedre med satsing på kollektivtransport og sykkel og uten ny fastlandsforbindelse

Naturvernforbundet i Vestfold og Jordvern Vestfold engasjerte i 2016 konsulentfirmaet CIVITAS for å få en vurdering av planene i Bypakka. CIVITAS konkluderte med følgende:

- Nullvekst i biltrafikken mellom Færder og land er mulig å oppnå selv med befolkningsvekst og uten en krevende ny fastlandsforbindelse.
- De sparte kostnadene gir langt større muligheter til å satse på kollektiv og sykkeltiltak.
- Med investeringer i sykkel og kollektiv, er det ikke nødvendig å øke antall bilfelt til mer enn dagens fire.

Rapporten fra CIVITAS ligger vedlagt.

Konklusjon

Mange av målene for planarbeidet blir ikke innfridd:

- Det blir en betydelig vekst i biltrafikken hvis det ikke innføres bompenger, og når investeringer er betalt, skal bomstasjonene fjernes.
- Det blir ingen vesentlig endring av reisemiddelfordelingen. Målet var å øke andelen til 50 prosent for reiser til fots, med sykkel og med kollektivtransport. Økt tilgjengelighet for kollektivtransport og sykkel over Kanalbrua og i sentrum kompenserer ikke for økt biltrafikk på den nye fastlandsforbindelsen.

Forslagsstilleren vil trolig, som tidligere, vise til at de kommende kommunedelplanene for kollektivtransport og sykkeltransport skal innfri disse målene. Men det er planen for den nye fastlandsforbindelsen som har sterkest påvirkning på trafikken, og det er på den det er planlagt å bruke det alt vesentlige av penger. Det er ikke mulig å vurdere de planlagte virkemidlene i sammenheng når forslagsstiller ikke presenterer planene for kollektivtransport, sykling og gåing samtidig med planene for ny fastlandsforbindelse. Sett i lys av målene for Bypakka, kommer planene i omvendt rekkefølge av det logiske.

I tillegg konkluderer konsekvensanalysene med at begge traseene vil få betydelig negative konsekvenser for naturmangfoldet, særlig i anleggsfasen. Vi minner om at Ilene naturreservat er et

Ramsarområde, et våtmarksområde som er viktig i europeisk målestokk, og som derfor er vernet for framtiden. Klimagassutslippet som følge av anleggsarbeidet og materialbruken er stort, men er ikke beregnet av forslagsstiller.

Hvorfor skal samfunnet bruke flere milliarder kroner på et byggeprosjekt som ikke fører i retning av samfunnsmålene for prosjektet? Et tiltak som attpåtil både innenfor og utenfor planområdet vil medføre store tap av matjord, negativ påvirkning på naturmangfoldet og forringelse av et nasjonalt viktig kulturlandskap (Jarlsbergsletta).

Det er på tide å ta et skritt tilbake, legge prestisjen til side og starte en planlegging som har fokus på hvordan man kan nå alle samfunnsmålene. Med enklere tiltak og mindre investeringer kan samfunnsmålene nås. Disse tiltakene bør iverksettes raskt, og effekten av dem evalueres, før man beslutter å bruke flere milliarder på et miljøfiendtlig byggeprosjekt.

Hvis det av sikkerhetsgrunner er nødvendig med en ny fastlandsforbindelse for øyene, bør muligheten for en parallell bru over kanalen vurderes på nytt! Vi har tidligere gjennom utredningen til CIVITAS vist at dette er den rimeligste og minst ødeleggende fastlandsforbindelsen. Fylkesmannen trakk den samme konklusjonen.

Øyvind Johnsen
Leder i Naturvernforbundet i Vestfold

Naturvernforbundet Vedlegg:

Civitas Fastlandsforbindelsen Nøtterøy-Tønsberg
Vurdering av alternativer
Oppdrag for Naturvernforbundet Vestfold og
Jordvernforeningen

Naturvernforbundet og Jordvernforeningen:
Rask og miljøvennlig transport i Tønsbergområdet

Til

Bypakke Tønsbergregionen

firmapost@vfk.no

GJENNESTADTUNET 85

3160 STOKKE

TLF.: 410 67 532

VESTFOLD@JORDVERN.NO

WWW.JORDVERN.NO

ORG.NR.: 913 061 284

Stokke, 09.02.2017

Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme

Hoveddokumentet som er lagt ut til offentlig ettersyn er kalt "Interkommunal kommunedelplan med konsekvensutredning for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme". I tillegg til hovedrapportene er det lagt ut flere delrapporter og en konsekvensutredning. Planene omfatter en rekke trafikk- og samferdselstiltak utover ny fastlandsforbindelse. Fristen for uttalelse er satt til 9. februar.

1. Hva vi blir bedt om å ta stilling til?

Jordvern Vestfold mener at valget av planforutsetninger i denne saken vil ha stor innflytelse på nedbygging av matjord. Av denne grunn vil vi også kommentere viktige planforutsetninger.

Ny fastlandsforbindelse blir presentert som det viktigste tiltak i den framlagte planen. Vi blir bedt om å ta stilling til:

- Hengebro fra Ramberg til Smørberg (alternativ 11500)
- Senketunnel fra Kaldnes til Korten (alternativ 16730)

Planforslaget baseres på en 4 felt veiløsning fra Kolberg på Nøtterøy til fastlandet. Jordvern Vestfold vil kommentere kort noen sentrale konsekvenser knyttet til henholdsvis senketunnelen og til hengebroa. Å bygge senketunnel over Tønsbergfjorden mellom Kaldnes og Korten krever store investeringer samtidig som det er knyttet stor usikkerhet til et slikt prosjekt. Etter det vi kjenner til, er det bare bygd en lignende type senketunell i Norge tidligere. Opratunnelen i Oslo ble kostnadsregnet til 3 mrd kroner. Den ferdige løsningen ble 100 % dyrere. Hengebroa fra Ramberg til Smørberg planlegges med en seilingshøyde på 40 meter. Hvilke konsekvenser får dette for Tønsberg som havneby? Kystverket har tidligere satt krav om 55 meters seglingshøyde i Vestfjorden. Videre er det grunn til å regne med at en fastlandsforbindelse til Smørberg med en ny veiforbindelse mellom Smørberg og til FV 303 på Vear, vil føre til at mange velger å bruke FV 303 sørover for å komme sørover og til E-18. I sum er de to løsningene meget kostbare samtidig som de har flere negative samfunnsmessige virkninger, herunder et unødvendig stort forbruk av god matjord.

1.2. Motorveistandard som planleggingsnorm

Trafikkanalyser fra Civitas AS viser at dagens veinett har tilstrekkelig kapasitet. Dersom flere enn i dag kjører med mer enn en person i bilen, kan dette dekke opp for bilveksten som skyldes vekst i befolkningen. Befolkningsveksten har for øvrig vært mindre enn den som ligger til grunn for Vegvesenets prognoser. Et tiltak som køprising vil bidra til en bedre spredning av trafikken og sånn sett ført til en bedre kapasitetsutnyttelse av dagens vei. En bærende forutsetning i veipakka er at trafikkveksten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Flere rapporter fra TØI viser at trafikken vokser når veikapasiteten øker. Den løsningen som Statens Vegvesen her presenterer skal fungere i lang tid, kanskje i hundre år. Mange mener at vi med førerløse biler står foran en historisk samferdselsrevolusjon i løpet av de nærmeste tiårene. Førerløse biler har mindre krav til veikapasitet, midtdeler m.v. enn dagens bilpark. Skal vi denne situasjonen bruke mye penger på et "gammeldags" gigantprosjekt som fjerner oss fra målet om 0 – vekst i klimagassutslipp, og som i tillegg har mange negative miljømessige konsekvenser. I kapittel 9 i hovedrapporten er behovet for fire felts vei fra henholdsvis Korten til Aulerød (Semslinna) og fra Korten til rundkjøringen ved Sem kirke (Jarlsberglinna) omtalt og konsekvensvurdert. Dette ikke er en del av "Bypakka", men etter det vi forstår er det etter Vegvesenet sin vurdering på kort sikt behov for opprusting av både Semslinna og Jarlsberglinna til fire felts motorvei. Samlet sett vil dette medføre en ekstra nedbygging av 100 da av landets beste matjord.

2. Den beste løsningen ligger i skrivebordsskuffen

Naturvernforbundet i Vestfold og Jordvern Vestfold engasjerte tidlig i 2016 Civitas AS til å vurdere fastlandsforbindelsen fra Nøtterøy og Tjøme på nytt. Basert på tilgjengelige data fra den gjennomførte planprosessen ble den østlige løsningen med ny (parallel) kanalbro foreslått. Løsningen baserer seg på følgende elementer: dagens veinett på Nøtterøy, regulering av bruken av dagens kanalbro (mer kollektiv og sykkel) og en opprusting av omkjøringsveien mellom Stensarmen og Kilen samt bruk av Frodåstunellen til Korten. Denne løsningen har vært grovutredet med den er tidligere blitt forkastet. På grunn av manglende data er det ikke foreslått tiltak eller utført kostnadsanslag for endepunktene (Teie og Kilen). Denne løsningen har følgende fordeler:

- Billig (Kostnadseffektiv ved at den i stor grad baserer på dagens veinett)
- God omkjøringsvei (Trafikk som skal til Tønsberg by har andre alternativer enn Kanalbroa)
- Miljøvennlig (Naturmiljø og landbruk)

Civitas AS presenterte og gjennomgikk planene i et møte med fylkespolitikere på Fylkeshuset 1. februar 2017.

3. Anbefaling

Sett i lys av en framtidig trafikkrevolusjon (med førerløse transportmidler) som ikke synes å ligge så langt fram i tid, framstår Statens Vegvesen sin måte å planlegge på som gammeldags. Dersom målet om at framtidig trafikkvekst tas som kollektiv trafikk, sykkel og gange skal bli en realitet, må planarbeidet prioriteres på en annen måte. Vi er klar over at det er arbeidet med gatebruksplan for Tønsberg by og at det også er planer for "myke" trafikanter. Dersom den omtalte målsetningen (om 0-vekst) skal kunne realiseres, må planarbeidet knyttet til kollektiv, sykkel og gange prioriteres på en bedre måte enn tilfellet har vært i "Bypakke Tønsberg" hvor en ny motorvei til fastlandet har fått den største oppmerksomheten.

Vi anbefaler at en østlig løsning med parallell kanalbro tas fram igjen, sluttutredes og legges fram som forslag til ny fastlandsforbindelse. Statens Vegvesen og politikerne må sette langt sterkere fokus på tiltak som bidrar til at veksten i biltrafikken flater ut. Da vil det heller ikke være behov for å utvide både Semslinna og Jarlsberglinna til fire felts motorvei.

Vennlig hilsen



Sigbjørn Fjærvoll,
leder Jordvern Vestfold

Vestfold Fylkeskommune

Pb. 2163

3100 Tønsberg

Høringsuttalelse fra Tønsberg Maritime Kulturforum (TMK). Ny fastlandsforbindelse.

Vi viser til vedtak den 28.11.17 hvor to alternative forslag til kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse ble lagt ut til høring. Alternativ 1 omfatter hengebru Ramberg - Smørberg. Alternativ 2 omfatter undersjøisk tunnel Kaldnes - Korten.

TMK vil under visse forutsetninger anbefale at alternativ 2, Kaldnes - Korten velges som framtidig fastlandsforbindelse.

Tønsberg Maritime Kulturforum (TMK) er en paraplyorganisasjon som omfatter følgende maritime kulturorganisasjoner:

Stiftelsen Oseberg Vikingarv

D/S Kysten AS

Stiftelsen Bernthine

Loggen Kystlag

Tønsberg Kystkultursenter

Samtlige organisasjoner er lokalisert langs kanalen og organiserer vel 1000 medlemmer.

Styret i TMK har diskutert fordeler og ulemper med de alternative løsningene og konkludert som nevnt ovenfor å anbefale/anmode under visse forutsetninger at alternativ 2 velges. Etter vår mening er det en rekke argumenter som i forhold til det opprinnelige mandatet, samt for de fleste interesser og brukergrupper taler for alternativ 2. Disse argumentene er godt kommunisert av andre. Som maritim kulturorganisasjon finner vi det i denne sammenheng riktig å kun argumentere ut i fra et maritimt og kulturelt ståsted.

Tønsbergs utvikling har i stor vært basert på maritim næring. Således har havnen og Kanalen vært meget viktig for byen og i stor grad påvirket byens identitet. Selv om store deler av den tradisjonelle maritime virksomheten nå er nedlagt, mener TMK at det fortsatt er viktig at Tønsbergs identitet som havneby opprettholdes. Virksomheten i byens gjestehavn og organisasjonene i TMK underbygger dette. Tunell løsningen vil etter vår mening bety en vesentlig bedre maritim opplevelse enn hengebrua.

TMK's organisasjoner er avhengig av god tilgang til skjærgården utenfor Nøtterøy og Tjøme. Kanalbrua og den nye gangbrua fra Kaldnes representerer allerede en alvorlig hindring for vår virksomhet. De fleste av våre organisasjoner gir publikum et godt maritimt opplevelsestilbud.

Selv om hengebrua fra Ramdal til Smørberg neppe vil hindre våre fartøyer i den daglige virksomheten, vil den redusere publikums opplevelse av Tønsberg som havneby. Den vil ramme Tønsbergs identitet, organisasjonenes inntjening og dermed arbeidsgrunnlag.

Denne holdning er betinget av at alternativ 2 ikke medfører ytterligere en gangbro i havnebassenget. Slik vi har forstått det skal de «kompenserende tiltak» være en utvidelse av kapasiteten på Semslinja og rundkjøringen på Korten og ikke en ny gangbro.

Dersom det bygges en ny gangbru i havnebassenget som følge av tunell løsningen vil måtte kreve at driften av de tre broene koordineres og kan åpnes på anmodning utenfor de faste åpningstidene. Hvis ikke vil vi av prinsipielle grunner hevde at ingen av de to løsningene realiseres.

Avslutningsvis vil vi hevde at en senketunell vil bidra til en bedre og mer kompakt utvikling av Tønsberg sentrum og dermed også bedre virksomhetsgrunnlaget for TMK's organisasjoner.

Med vennlig hilsen,

Tønsberg Maritime Kulturforum

Per Olaf Lia

Stiftelsen Oseberg Vikingarv

Einar Erlingsen

D/S Kysten AS

Arve Wilhelmsen

Stiftelsen Bernthine

Thorvald Haraldsen

Loggen Kystlag

Arne Steinsbø

Tønsberg Kystkultursenter

Petter Gran

Vestfold fylkeskommune

Pb. 2163

3103 Tønsberg

firmapost@vfk.no

Deres ref.: 201708891

Vår ref.: 464/17 KJ

09.02.2018

Fastlandsforbindelse, konsekvensutredning og interkommunal kommunedelplan, Kommentarer

Vi viser til arbeidet med fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme, konsekvensutredning og interkommunal kommunedelplan. Statens vegvesen, Tønsberg og Nøtterøy kommuner og Vestfold fylkeskommune har gjennom planarbeid og utredninger søkt å fastlegge trase og løsning for bru eller tunnel for den nye fastlandsforbindelsen. Flere alternativer er utredet og styringsgruppa for Bypakke Tønsberg-regionen har vedtatt å legge kommunedelplan med konsekvensutredning for alternativ 11500 (tunnel gjennom Rambergåsen og i høy bru over Vestfjorden mot Smørberg og videre tunnel gjennom Hogsnesåsen, alternativ 115000 i korridor 1) og alternativ 16730 (undersjøisk tunnel for Ramsdalveien og Kaldnesgata under Byfjorden mot Korten i korridor 2) ut til høring. Det er et omfattende plan- og utredningsarbeid som ligger til grunn for høringen.

Oslofjordens Friluftsråds (OF) rolle som høringsinstans:

Det er mange interessegrupper som vil kommentere den fremlagte utredningen ut i fra sitt ståsted. For OFs del vil våre vedtekter og nylig reviderte planretningslinjer ligge til grunn for vår uttalelse.

I OF s formålsparagraf (§ 1) heter det:

OF er et frivillig samarbeidsorgan for kommuner og fylkeskommuner samt foreninger og organisasjoner, for forvaltning av friluftssressurser, fremme av friluftslivet og vern av natur ved Oslofjorden.

I § 2, arbeidsoppgaver, heter det at Oslofjordens Friluftsråd skal arbeide for:

1. *Vern av helheten i naturmiljøet i Oslofjorden og omliggende strandområder og fremme av et friluftsliv som ivaretar dette hensyn.*
2. *Sikring av strender og andre arealer ved Oslofjorden til bruk for alle.*
3. *Bedre vilkår for friluftsliv ved fjorden, herunder forvaltning av friluftsarealer.*

I OFs planretningslinjer som senest ble revidert på OFs årsmøte 2017 heter det bl.a.:

Ved alle tiltak i strandsonen må det tas hensyn til biologisk mangfold og kulturminner.

Rekkevidden av denne saken går langt ut over OFs vedtatte vedtekter og planretningslinjer, som vi legger til grunn for vår behandling.

OF har følgende kommentarer til høringen, primært knyttet til ikke prissatte-konsekvenser:

Landskapsbilde

Det fremgår av plansak og utredning at for alternativene 10000, 11000 og 11500 er den samlede vurderingen ganske like og at alternativ 11000 er rangert som nummer 1 foran alternativ 11500. Alternativ 11500 får litt trekk for tunnelportal og terrenginngrep på Hogsnes. Med tanke på valg mellom klaffe- og hengebru så vil en klaffe-/hevebru bli mindre ruvende i sårbart kystlandskap. Det fremgår videre at de undersjøiske tunnelene (inkl. alternativ 16730) medfører mindre barrierevirkninger enn brualternativene i Byfjorden, men får trekk for at tunnelportalene og landtungene påvirker fjordlandskapet.

Kulturmiljø

Planområdet i korridor 1 ligger tett opp til viktige kulturmiljøet som Slottsfjellet, middelalderbyen og Jarlsberglandskapet. Blant de utredede alternativene fremgår det at alternativ 10000 kommer best ut fulgt av alternativ 11500. Alternativ 16730, senketunnel ved Korten, er rangert som nummer 6.

Friluftsliv

En vurdering av konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv er samlet i utredningen. Som det fremgår er dette to temaer som ofte kan dra i ulike retninger og hvor konsekvensene kan nulle hverandre ut. OF har her fokusert på friluftslivsdelen.

Alternativ 16730 er i utredningen vurdert å være det beste for båt- og friluftslivet langs land og på Byfjorden. Rekreasjon ved Rambergodden med nærområde vil bli mindre attraktivt. Samtidig fremgår det at Ilene, Slottsfjellet, Nordbyen og brygga i Tønsberg, dvs viktige identitetsskapende og mye bruke uteområder, i større grad vil berøres av alternativ 16730 enn alternativ bru i Vestfjorden. Ved alternativ 16730 vil den mye brukte Grevestien (natur- og kultursti), som går i fra Tønsberg og utover mot Ilene, berøres negativt. Stien stenges i en anleggsfase og vil i en driftsfase bl.a. bli utsatt for økt støy. Tellingene langs Grevestien viser betydelig bruk. Stien er i folkehelsesammenheng svært viktig med sin sentrale plassering og sitt lavterskeltilbud.

Det fremgår at alternativ 11500 vil åpne for mer sykling og gåing over Vestfjorden med god påkobling til lokalmiljøet på Vear/Smørberg og ligge relativt nært Tønsberg sentrum. En senketunnel (alt. 16730) vil så vidt vi erfarer ikke inneholde sykkel- og turveismulighet og gir ikke denne tilleggs-gevinsten.

Naturmangfold

Våtmarksområdet Ilene er et internasjonalt viktig våtmarksområde, et såkalt Ramsarområde. Området er spesielt viktig som raste- og næringsområder for våtmarksfugl. Alle alternativer berører i større eller mindre grad våtmarksområdet.

Temarapport for naturmangfold viser at våtmarksfugl reagerer negativt på menneskelig aktivitet innenfor en radius på 250 meter (kap. 7.3.1). Det å anlegge en senketunnel i Byfjorden vil spesielt i anleggsperioden medføre negative konsekvenser som strekker seg langt innover i verneområdet. Det fremgår også at støy over 60 desibel i en driftsfase er en kritisk grense for våtmarksfugl.

I forbindelse med anleggsarbeider knyttet til senketunnel er det fare for spredning av forurenset masse ved grunnarbeider i sjø utenfor Kaldnes, noe som følgelig kan være uheldig for biologisk mangfold i området.

Av Naturbase og saksutredning er det klart at alternativ 11500 i liten grad vil berøre viktige naturtyper mens alternativ 16730 (senketunnel) vil berøre flere viktige naturtyper i sjø, dvs ålegressenger og bløtbunnsområder. Det er beskrevet behov for å fjerne et 200 meter bredt belte i sjøen rundt en evt. fremtidig senketunnel, noe som i en anleggsfase vil få store negative konsekvenser for viktige naturtyper på sjøbunnen. Det er antatt at det vil ta opp til 20 år å reetablere viktig ålegresseng.

Med tanke på valg mellom klaffe- og hengebru i alternativ 11500 så vil en klaffe-/hevebru over Vestfjorden bli mindre eksponert og ut i fra sin konstruksjon sannsynligvis medføre redusert fare for kollisjon hos våtmarksfugl som flyr inn og ut fra våtmarksområdet Ilene. Muligens vil barriereeffekten for overflyvende fugl reduseres med at en klaffe-/hevebru vil fremstå som et lavere anlegg. Jfr temarapporten bør en for øvrig unngå glassvegger langs en evt. bru da dette øker farene for kollisjon fugl- bru, spesielt ved gråvær/tåke.

Utredningene viser at en senketunnel, jf alternativ 16730, vil kunne ha betydelige negative konsekvenser for naturmangfold, og da spesielt for verneområdet og våtmarksfugl i en anleggs- og driftsfase. Alternativ 11500 fremstår som det klart beste alternativet.

Ny vei- og togtrase

Det er nyttig at en i hovedrapportens kap. 7 ser veialternativene opp i mot planene for jernbaneutviklingen i området og konsekvenser i forhold til ulike fagtemaer. Ideelt sett er dette planprosesser som vi gjerne hadde sett foregikk parallelt da de samlet kan få langt større konsekvenser enn sett hver for seg. Det fremgår at alternativ 11500 kommer bedre ut enn alternativ 16730, sett opp i mot både Vear- og Nøtterøykorridoren for tog.

Konklusjon

Saksutredningen med konsekvensutredninger viser at alternativ 11500 samlet sett kommer best ut i forhold til ikke-prissatte konsekvenser (landskap, friluftsliv, kulturmiljø og naturmangfold), dvs en ny bru over Vestfjorden. Dette alternativet kommer i de aller fleste ikke-prissatte konsekvensene bedre ut enn alternativ 16730, senketunnel, som er rangert som nummer 4. OF støtter derfor opp om å gå videre med alternativ 11500 der en også ser nærmere på en klaffebru/flat hevebru.

Annet

Det har ikke lyktes oss å finne et støykart med støysoner i hovedrapporten eller Norconsults rapport, som viser situasjon i anleggs- og driftsfase for de to alternativene. Vi anser at dette hadde vært nyttig i forhold til temaer som friluftsliv og naturmangfold.

I den videre planleggingen blir det viktig å fokusere på avbøtende tiltak både i en anleggs- og driftsfase, jf de ulike fagrapportene som er utarbeidet.

**Med hilsen
Oslofjordens Friluftsråd**

Rune Svensson
direktør

Kjetil Johannessen
seniorrådgiver

Godkjent og sendt elektronisk

Kopi:

Tønsberg kommune
Nøtterøy kommune
Fylkesmannen i Vestfold, miljøvernavdelingen
OFs rådsmedlemmer i Tønsberg og Nøtterøy
FNF Vestfold



Forum for
Natur og
Friluftsliv
Vestfold

Til Vestfold fylkeskommune
og Færder kommune

12.2. 2018

Interkommunal kommunedelplan med konsekvensutredning for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme

Forum for natur og friluftsliv i Vestfold ønsker å gi en uttalelse til planer om fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme.

Vi vil peke på at begge de framlagte alternativene har negative konsekvenser for naturmiljø og friluftsliv. Spørsmålet er om den omfattende og inngripende veibyggingen har en samfunnsmessig nytteverdi, noe det ikke fremkommer i den framlagte hovedrapporten.

Erfaringer og forskning som henvises til både av Transportøkonomisk Institutt og Statens Vegvesen viser at bedre veier og flere felt for bilene, gir mer biltrafikk. Når køene midlertidig blir kortere, velger flere å bruke bilen, køene blir lengre og reisetiden går opp igjen. Det er altså ikke mulig å bygge seg ut av trafikkøer gjennom veiutbygging. Det framgår også av denne utredningen at veiutbyggingen vil medføre økt bilbruk, noe som er uheldig både i et miljø- og folkehelseperspektiv.

Forum for natur og friluftsliv i Vestfold ønsker at det i stedet skal satses på kollektivløsninger som for eksempel hyppigere avganger og flere gjennomgående ruter og langt bedre tilrettelegging og fremkommelighet for sykkel.

Vi vil også bemerke at Ilene naturreservat er avhengig av arealene rundt det vernede området for å kunne ivareta verneformålet og er i tillegg avgjørende for rekreasjonsverdien i området. En tunell vil ødelegge for våtmarksområdet og matfatet for fuglene (ålegrassengene), både under anleggsfasen og etter. Når vi har ansvar for et internasjonalt viktig våtmarksområde (Ramsarområde), må dette forvaltes godt. Avbøtende og kompensierende tiltak må utredes spesielt og sannsynligheten av at tiltakene vil lykkes bør beregnes og vektlegges. Området er svært viktig for rekreasjon og har slik en direkte



Forum for
Natur og
Friluftsliv
Vestfold

innvirkning på folks helse. Tap av tilgjengelig natur og friluftsområde må beregnes også i et folkehelseperspektiv.

Vi minner til slutt om at det pågår en kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder i alle kommunene i Vestfold og den er ikke ferdigstilt og kartfestet enda. Vi forutsetter at denne informasjonen innhentes og tas hensyn til i det videre arbeidet.

Med vennlig hilsen

Kristin S. Fredheim

FORUM FOR NATUR OG FRILUFTSLIV VESTFOLD

Følgende organisasjoner er tilsluttet FNF Vestfold: **4H** Vestfold, **Naturvernforbundet** i Vestfold, **Oslofjordens Friluftsråd**, **Norges Jeger- og Fiskerforbund** Vestfold, **Speidere** fra Vestfold krets av Norges Speiderforbund og Vestfold KFUK-KFUM Speidere, **Den Norske Turistforening** ved DNT Horten, Holmestrand og Omegn Turistforening, Larvik og Omegn Turistforening, Sandefjord Turistforening og Tønsberg og Omegn Turistforening, Norsk **Ornitologisk Forening** Vestfold, Norges **Padleforbund** ved Havpadlerne og Sandefjord Kajakk, Vestfold **Orienteringskrets**, Norsk **Botanisk** Forening Larvik, Norges **Sopp og Nyttevekstforening** ved Larvik Soppforening og Tønsberg Soppforening, **Sykelistenes** Landsforbund i Larvik, Sandefjord Forvaltningsråd for Anadrome Laksefisker



DEL 3

Næringsdrivende og grunneiere

Høringsuttalelse: Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme

Agility Subsea Fabrication produserer større stålkonstruksjoner til olje og gass industrien. Bedriften har spisskompetanse på undervannstrukturer og er etterkommer av verftsindustrivirksomhet på Kaldnes. Virksomheten på Kaldnes har vært en betydningsfull arbeidsplass for Tønsberg og Nøtterøy. Bedriften er eneste gjenværende tyngre aktør på Østlandet, etter at skipsverft og mekanisk virksomhet i byene rundt oslofjordbassenget ble avviklet i 80 og 90 årene.

Bedriften innehar fagkunnskap innen prosjektledelse, montasje og sveising av større stålkonstruksjoner og sofistikerte materialegrupper. Kompetanse som er viktig for Norge i fremtiden.

I dag er det 300-400 mennesker sysselsatt i direkte tilknytning til virksomheten. Bedriften representerer omsetning for flere lokale bedrifter og næringer i Tønsberg og Nøtterøy gjennom sin tilstedeværelse; hotell og konferanse, transport, varer og tjenester.

ASF er leietaker av området, og har kontrakt om leie ut året 2024. Utleier arbeider med utvikling av eiendommen til ny «bydel» i fremtiden.

I hovedrapportens kapittel 9.2.1, fremgår konsekvenser for ASF dersom valg av trasé skulle berøre næringsområdet på Kaldnes. Bedriften vil ikke kunne fortsette sin nåværende virksomhet i Tønsberg dersom alternativer som krysser bedriftens område velges. Likeledes dersom næringsområdet som helhet vil bli benyttet til riggområdet under byggefasen. Det kan likevel ikke utelukkes at deler av området kan benyttes som riggområdet etter avtale med bedriften og utleier.

I målformuleringen for prosjektet, er styrking av næringslivet et av formålene med veipakken. Av de nevnte alternativene, er bruløsningene (alternativ 11500) Ramberg-Smørberg, de eneste som støtter denne målformuleringen ;

- Løsningen opprettholder muligheten til å drive industri/næringsvirksomhet på Kaldnes.
- Løsningen gir bedret tilkomst til E18 for leveranser av materialer og tilreisende mennesker.
- Løsningen gir gode muligheter for mange av bedriftens ansatte å benytte gang- og sykkel veg. 40 m seilingshøyde vil være akseptabelt for kranfartøyer, slepebåter, lektere og annen skipstrafikk til og fra bedriften.

ASF ber om at det blir tatt hensyn til næringsvirksomhet på Kaldnes i videre valg av veiløsning.

Alternativ 11500 er eneste mulighet for bedriftens videre eksistens i Tønsberg/Nøtterøy.

Fra: Tom Backe <tom.backe@kaldnesmedia.no>
Sendt: 30. desember 2017 12:07
Til: VFK-FADM-FIRMAPOST
Emne: Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme

Tunnel eller bru?

Et av de aller viktigste formålene med den nye fastlandsforbindelsen er å redusere trafikken på Kanalbrua. En forutsetning for å lykkes med dette er å skaffe en alternativ vei som er så effektiv at også de som vil til Tønsberg sentrum benytter denne veien istedenfor å bruke Kanalbrua.

Hvis veien legges på bru fra Ramberg til Smørberg, og føres sammen med det eksisterende veisystemet ved Jarlsberg Travbane, vil bruforbindelsen neppe bli den foretrukne veien for dem som skal til Tønsberg sentrum. Da forsvinner mye av det som var poenget med en ny veiforbindelse.

En tunnel fra Kaldnes til Korten vil derimot gi en rask og effektiv forbindelse også for dem som skal inn til Tønsberg sentrum. Hvis det føles like raskt, eller raskere, å komme til Tønsberg ved å bruke tunnelen oppfyller man mange av de formålene som veipakken skal løse.

Det er mange som ikke vil ta inn over seg at når det nye veisystemet kommer, så vil det ikke lenger være like lett å velge Kanalbrua. Den får redusert tilgjengelighet for privatbiler. Isteden vil det bli egne kollektivfelt for busser. Det vil med andre ord si at kapasiteten for privatbiler halveres. Nedre Langgate skal også bli bilfri, noe som vil øke presset på Stoltenbergsgaten. Dette er to viktige argumenter som mange tunnelmotstandere ikke vil ta inn over seg. De tenker visst at alle de andre kan kjøre på den nye brua, mens de vil fortsette å bruke den gamle Kanalbrua som før.

Tunnelforbindelsen er den løsningen som både blir best for trafikkavviklingen i Tønsberg sentrum, og som vil gi best avlastning for trafikken over Kanalbrua, derfor bør tunnel velges.

Med vennlig hilsen
Kaldnes Media AS

Tom Backe
[Videoproduksjoner til bruk på Facebook, Instagram og YouTube](#)
Bilder eller video fra drone? [SE FILM!](#)
Tekster på norsk og engelsk
Telefon: (+47) 90 10 30 19
www.kaldnesmedia.no

Vestfold fylkeskommune
Pb. 2163
Tønsberg

Tønsberg, 1. februar 2018

Planforslag og KU for ny fastlandsforbindelse – uttalelse fra Kaldnes AS

Viser til vedtak den 28.11.17 hvor to alternative forslag til kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse ble lagt ut på høring. Alternativ 1 omfatter hengebro Ramberg-Smørberg og Alternativ 2 omfatter undersjøisk tunnel Kaldnes-Korten.

Kaldnes Vest og ny fastlandsforbindelse

Kaldnes AS eier området Kaldnes Vest, som er et stort byutviklingsprosjekt. Eiendommen ligger både i Tønsberg by og på Nøtterøy og er på ca. 130 mål med lang strandlinje. Kaldnes Vest ønskes utviklet som en levende og attraktiv ny bydel med kombinasjon av bolig, næring, hotell og kultur. Den eneste større leietakeren på området i dag er Agility som flytter fra området senest i 2024. Grunneier vil etter dette ikke leie ut til arealkrevende industri-virksomhet da dette verken er markedsmessig mulig eller ønskelig tett opp mot bysentrum.

I konseptvalgutredningen ble tilrettelegging for utvikling av et attraktivt bysenter fremhevet som et vesentlig argument for etablering av en ny fastlandsforbindelse. Slik det fremgår av planforslaget skal fastlandsforbindelse videre være miljøvennlig, robust og effektiv. Ved å se utviklingen av Kaldnes Vest i sammenheng med investeringene som nå skal gjøres i infrastruktur vil en kunne oppnå store synergieffekter. Denne koblingen gir muligheter for å kunne tiltrekke seg nye bedrifter og dermed øke verdiskapningen i Tønsberg regionen.

Kaldnes Vest er positive til etablering av fastlandsforbindelsen uavhengig av valg av korridor. Samferdselstiltaket er positivt for regionen og gir bedre koblinger for beboere, besøkende og for bedrifter. Fastlandsforbindelsen vil bidra til utvikling av bolig- og næringsområder og gi bedre forutsetninger for byutvikling.

Byutvikling langs kanalen

I kommuneplanen for Tønsberg (2008 – 2020) ble bruk av kanalforløpet som en fremtidsakse for utvikling av bysenteret vedtatt som et hovedprinsipp. Dette ble gjentatt i utfordringsdokument for Tønsberg kommune (2011 – 2014), hvor Kanalbyen fra Ørsnes til Kaldnes ble tatt inn som et prioritert tiltak i kommuneplanrevisjonen.

Tiltaket ble konkretisert i kommunens arbeid med Byplanen (2014). Planen legger rammene for arealbruk og utvikling i Tønsberg by, og har til hensikt å styrke sentrum som bo- og oppvekstmiljø, nærings-, handels- og kultursentrum. Kaldnes Vest ligger som en forlengelse av byutviklingsområdet Kaldnes Brygge og som en del av kanalaksen.

Kaldnes Vest ligger innenfor den langsiktige utviklingsgrensen som er vist i den regionale planen for bærekraftig arealpolitikk (RPBA). I planen er det satt fokus på å styrke regionens konkurransekraft, ved å bygge opp om eksisterende senterstruktur med attraktive byer og tettsteder for mennesker og virksomheter. Jfr. retningslinjene i planen skal hovedtyngden av utbygging skje innenfor de langsiktige utviklingsgrensene.

Kaldnes Vest og konsekvensutredningen

Konsekvenser for næringsvirksomheten på Kaldnes er omtalt i hovedrapportens kapittel 9.2.1. Av kapittelet fremgår det at konsekvensene kun er beskrevet for igangværende virksomhet. Det er referert til det pågående byutviklingsprosjektet på Kaldnes Vest, men vist til at dette krever endring av arealformålet i gjeldende kommuneplaner.

Det er redegjort for Kaldnes Vest sin sentrale posisjon i en fremtidig byutvikling innledningsvis i denne uttalelsen. Jfr. planprogrammet (kapittel 6.4) handler lokale og regionale virkninger om å synliggjøre hvordan endringer i tilgjengelighet eller forutsetninger for å utnytte arealer, kan gi nye muligheter eller begrensninger for befolkning og næringsliv både lokalt og regionalt. Det fremgår at samferdselstiltaket kan være en utløsende faktor for slike endringer.

Slik Kaldnes AS ser det er ikke en vurdering opp mot igangværende virksomheter et svar på kravene til utredning i planprogrammet. Tidshorisonten for dagens virksomhet er kort, og jfr. fremdriftsplanen vil virksomheten uansett være flyttet når fastlandsforbindelsen er etablert. Det er de mulighetene som ligger i koblingen mellom den nye veiforbindelsen og fremtidig byutvikling som må belyses og utredes.

Valg av trase

I Konseptvalgutredningen ble det konkludert med at Ringveikonseptet best tilfredstilte målene om å være miljøvennlig, robust og effektivt. Det ble gitt følgende anbefaling:

"Konseptet bidrar best av alle til å redusere risiko for stenging og forsinkelser i fastlandsforbindelsen, det er det mest miljøvennlige, og det bidrar best til næringsutvikling og effektiv kollektivtrafikk gjennom sentrum. Det gir best grunnlag for å styrke Tønsberg som

regionsentrum. Samlet sett legger dette konseptet best til rette for å satse på kollektivtransport, sykkel og restriktive tiltak for bilbruk."

Lokale og regionale virkninger er omtalt i hovedrapportens kapittel 9.2. Der fremgår det at alternativene i korridor 2 vurderes som vesentlig mer positive for den lokale og regionale utviklingen enn alternativene i korridor 1. Temaet omfatter blant annet arbeidsmarked, næringsliv, arealbruk/utbyggingsmønster, attraktivitet i sentrumsområdet og folkehelse m.v.

Oppsummering trafikale virkninger er gitt i kapittel 9.1.7. Der fremgår det at det er korridor 2, som er beregnet å få høyest trafikkmengde på ny fastlandsforbindelse, og som i størst grad avlaster dagens Kanalbro, Nøtterøyveien og Teie.

I Transportøkonomisk Institutt's rapport fra januar 2018 utredes effekten på næringsliv og konkurransekraft for Tønsberg-regionen ved de to trasene. Det er to hovedtemaer for rapporten hvor det beregnes Tønsberg-regionens konkurranseevne gjennom regionsforstørring og by- og arealutvikling i forhold til RPBA. Rapporten konkluderer med at trase Kaldnes-Korten er traseen som klart gir størst positiv effekt og som gjennomgående fremstår som mer attraktiv. Det fremheves at det spesielt er Færder kommune som får størstedelen av de positive effektene ved Kaldnes-Korten trase fremfor Ramberg-Smørberg.

Kaldnes AS har sitt fokus på bærekraftig byutvikling i et langsiktig perspektiv. I henhold til konklusjonene i konsekvensutredningene ser Kaldnes-Korten trase ut til å bygge best opp under dette fokuset. Dette forutsetter imidlertid at utformingen av traseen sees i sammenheng med og tar hensyn til den fremtidige utviklingen av området Kaldnes Vest. Det fremstår som inkonsekvent at en forutsetter at nåværende arealkrevende virksomhet skal vekk, samtidig som en ikke tar høyde for fremtidig byutvikling.

Kaldnes AS ser det som helt nødvendig at det i planens retningslinjer inntas bestemmelser om at det ved utformingen av den nye fastlandsforbindelsen må vurderes hvordan denne kan innpasses i en fremtidig byutvikling av området. Her påpekes det viktigheten av et godt samspill mellom kommuner, grunneiere, regionale myndigheter og Statens Vegvesen. Hvis dette ikke blir ihensyntatt vil ikke verdiskapingspotensialet som ligger i området kunne utnyttes. Avgjørende faktorer er blant annet tilpasning for myke trafikanter, hensynssoner, hastighetsbegrensninger, støy- og støvreduserende tiltak for omgivelsene, allmennhetens tilgjengelighet langs sjøen og adkomstforholdene.

Trafikkløsninger ved valg av alternativ 2

Slik alternativ 2 er illustrert deles området Kaldnes Vest i to. Jfr. de føringene som er gitt for videre reguleringsarbeid (blant annet § 2 – 2 plankrav), er det svært begrenset hvilke hensyn som skal tas ut over selve veianlegget. Det er i § 2 – 3 kun vist til gjeldende kommuneplaner. Slik det er kommentert over må det i retningslinjene vært vist til og tatt høyde for påregnelig utnyttelse av de områdene som direkte berøres av reguleringsplanene.

Rundkjøring ved Kaldnes er plassert langt unna senter av dagens Fv. 428 Ramdalveien. Ramdalveien må dermed legges om for å få denne påkoplet rundkjøringen. Rundkjøringen og omlegging av linjeføringen medfører behov for store trafikkarealer. Det bør vurderes tiltak for å plassere rundkjøringens så nær på fylkesvegens senterlinje som mulig.

Ny bygate tvers gjennom Kaldnes Vest kan gi store begrensninger for utvikling av området. En løsning kan være å forlenge senketunnelen alternativt bygging av et lokk. Dette vil kunne åpne muligheter for en mer bymessig utvikling av området. Disse grepene vil begrense støyprobatikken betydelig, og åpne allmennhetens mulighet for adkomst til hele området hvor myke trafikanter kan krysse denne nye bygaten.

Kaldnes Vest definerer del av forbindelsen over eiendommen som en bygate med maksimal hastighet 60 km/t i tråd med tidligere signaler fra Statens Vegvesen.

Deponi og riggområde

Jfr. planprogrammets kapittel 6.2.6 (deponiområder) skal bruken og plassering av masser, samt konsekvenser av eventuelle deponier, utredes i konsekvensutredningen. Mengden overskuddsmasser er beregnet å være i størrelsesorden 350.000 – 430.000 m³. Det er sett på 3 alternative deponiområder for håndtering av masser på Nøtterøy. Jfr. § 6 i bestemmelsene skal disponering av overskuddsmasser avklares i reguleringsplanen, og det vil da også bli gjort grunnundersøkelser m.v.

De tre deponiområdene som er nevnt i planen ligger alle syd på Nøtterøy, noe som vil medføre et betydelig transportbehov. Et alternativ ved bruk av sjøområdene utenfor Kaldnes Vest til deponi vil redusere transporten, noe som kan gi store miljø- og samfunnsmessige gevinster. Utførte grunnundersøkelser viser at sjøarealet er egnet for utfylling, og kan gi plass for hele volumet av tunnelstein. Tildekking av sjøbunnen med steinmasser vil også kunne forbedre forurensningsforholdene.

Kaldnes Vest med tilgrensende sjøområder er båndlagt i begge alternativene. Kort vei til tunnellinislagene og tilgang til dypvannskai gjør Kaldnes Vest svært egnet som riggområde uavhengig av hvilket alternativ som blir valgt.

Oppsummering

Kaldnes AS er positiv til etablering av en ny fastlandsforbindelse og ser på det som viktig verdiskapning i Tønsbergregionen. For å unngå at utviklingen stopper opp, er det viktig med en raskest mulig prosess med avklaring av alternativ, politisk vedtak og videre planlegging.

Byutvikling må settes på agendaen i den videre planleggingen. Kaldnes Vest er et fremtidig byutviklingsområde, selv om det nå ikke er avklart på kommuneplannivå. Det er ikke aktuelt å videreføre arealkrevende industri på området etter 2024. Kaldnes Vest mener Kaldnes-Korten trase gir best måloppnåelse for prosjektet og vil gi størst samfunnsøkonomiske verdier for Tønsberg-regionen, ikke minst for Færder kommune. Dersom trase Kaldnes-Korten blir valgt er det viktig å se på veganleggets tilpassing til en fremtidig bysituasjon.

Uansett valg av alternativ vil Kaldnes Vest være godt egnet for deponi- og riggområde. De geotekniske undersøkelsene som er utført i sjøen viser at området er egnet som deponi for hele steinvolumet fra Nøtterøy. Disse fagutredningene kan oversendes som grunnlag for den neste planfasen når veganleggets utforming skal konkretiseres.

Med vennlig hilsen



Eirik Sunde

Adm. Direktør

Kaldnes AS / Kaldnes Vest AS

UTTALELSE TIL BYPAKKE TØNSBERG-REGIONEN

På vegne av Ramdal Gård AS, org nr. 964119163, sendes herved høringsuttalelse ifm. Bypakke Tønsberg-regionen.

Som grunneier av tomt gnr 129 bnr 1, 9 og 10 vil Ramdal Gård AS bli direkte berørt av planforslaget for korridor 1: hengebro med seilingshøyde 40 m Ramberg – Smørberg med tunnel på Hogsnes, og tilknytning til krysset ved Jarlsberg travbane. Da foreslått hengebro "lander" i den vestvendte fjellskråningen på Ramdal Gård AS sin tomt, innebærer planforslaget at det vil måtte gjøres beslag av store deler av selskapets landarealer.

Ramdal Gård AS stiller seg svært negative til overnevnte alternativ. Det vil i det følgende listes opp årsakene til dette.

- Som følge av den foreslåtte broens "landingspunkt" på Nøtterøy, vil munning av tunell gjennom Rambergåsen skape et stort fysisk sår i dagens fjell. Dette er et tiltak som ikke lar seg reversible i fremtiden og vil være skjemmende for landskapet i all fremtid.
- Arealet som berøres er i dag regulert til *offentlig friområde*. Området er et populært turområde og benyttes hyppig. Særlig på sommerhalvåret er det stor aktivitet med bading og strandgjester. Som friområde vil arealene i de kommende årene få enda større betydning ifm. den massive utbyggingen av leiligheter på Kaldnes brygge. Forslaget vil gjøre Ramberg mindre attraktivt for friluftaktiviteter og rekreasjon.
- Broens plassering vil få negative konsekvenser for natur og miljø i området. Det er åpenbart at det foreslåtte inngrepet vil få store konsekvenser for dyre- og planteliv i det regulerte friarealet. Med en forventet ÅDT på 9200 biler vil trafikk over foreslått bro generere store eksosutslipp, samt forurensning i form av salt/asfaltstøv/forsøpling fra biler. Dette vil påvirke både rovfuglbestanden som hekker i åsen, samt rådyrene som trekker mellom Teieskogen og Rambergåsen.
- Det fryktes også at trafikkstøyen fra broa i kombinasjon med fjellvegger på begge sider av Vestfjorden vil skape ekstra høyt dB-nivå grunnet resonansen mellom de harde overflatene. Dette vil bidra til å gjøre landskapsrommet mindre attraktivt å oppholde seg i for både mennesker og dyr. Dette er en problematikk som ikke er like relevant i planforslaget for korridor 2, med dens senketunell.
- Det er kvaliteter ved Rambergåsens vestside som er av historisk karakter for Tønsberg og Slottsfjellet. Ramberg er det eneste geografisk kjente sted på Nøtterøy som er nevnt i Snorres *Magnus Erlingssons saga*, og historikere sier at mye av steinen som ble brukt i oppføringen av ringmuren fra middelalderen

på Slottsfjellet er hentet ut fra Ramberglåsen og fraktet over fjorden på isen. Det er i dag klare spor etter steinbrudd i fjellsiden, noe som burde være registrert som fornminne.



Tilhugget steinblokk klar for utskipning fra Ramberg. © Ulf L. Hallenstvet

- En bro med 40 meters høyde vil virke skjemmende på Rambergåsens silhuett, samt ødelegge de visuelle kvalitetene i det karakteristiske fjordlandskapet i innseilingen mot Tønsberg.

Ramdal Gård AS vil også gjøre overordnet styringsgruppe for Bypakke Tønsberg-regionen oppmerksom på at foretaket ikke har mottatt noen form for varsling i forbindelse med kommunedelplanarbeidet. Beboere i Rambergåsen er blitt varslet med bl.a. sms om høringsfrist etc, men som grunneier av det desidert mest berørte landskapsarealet i korridor 1 er det beklagelig at ikke vårt foretak er blitt varslet på lik linje som øvrige beboere. Det bes om at fremtidige fellesvarslinger også blir sendt til Ramdal Gård AS.



Kristoffer Andreassen
Styremedlem Randal Gård AS

Fra: MAM Eiendom as <post@aagemhansen.no>
Sendt: 7. februar 2018 11:08
Til: VFK-FADM-FIRMAPOST
Emne: Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme

Som eier av Brattbakken 1 på Ramdal blir vi direkte berørt dersom alternativet med bru over Vestfjorden fra Ramberg til Smørberg blir valgt. Hele eiendommen blir omgjort til en gigantisk rundkjøring og bygget må følgelig rives. Det innebærer tap av arbeidsplasser og skatteinntekter for Færder kommune. For eierne betyr det tap av verdier og fremtidige inntekter, da eiendommen har et stort utviklingspotensiale i årene som kommer. Vi protesterer derfor mot dette alternativet, da vi totalt sett mener dette er en dårlig løsning, sett ut i fra egne interesser, nærings og boligmessige hensyn i Munkerekka/Rambergåsen og i Vear/Smørberg områdene, friluftsinntekter på land og vann i området, miljø og forurensningshensyn samt det estetiske med en gigantisk bru som vil ødelegge det vakre landskapet som danner innseilingen til Tønsberg fra syd.

En senketunnel fra Kaldnes til Korten vil være det beste alternativet, da bygging av ny vei/tunnel og utvikling av Kaldnes Vest vil kunne foregå parallelt og ikke medføre særlige ulemper for næring og bolig i nærområdet, all den tid verkstedet skal avvikles uansett. En senketunnel vil også avlaste kanalbrua i større grad enn en bru over til Smørberg/Jarlsberg, da det vil bli en omvei for de som skal til byen eller områdene øst og nord for byen. En tunnel vil bringe Kaldnes nærmere byen, hvilket er positivt for videre byutvikling med bolig og arbeidsplasser i sentrumsnære områder....

Med vennlig hilsen

Brattbakken 1 AS

--

Mvh.

MAM Eiendom as
Brattbakken 1, 3128 Nøtterøy
Tlf. Arild - 90122812
Tlf. Martin - 90096106
post@aagemhansen.no

Fra: Rune M. Thomassen <rmt@selvaagbolig.no>
Sendt: 9. februar 2018 14:45
Til: VFK-FADM-FIRMAPOST
Emne: Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme - høringsuttalelse
Vedlegg: 65209_G revidert 19-07-2012.pdf

Bakgrunn:

Kaldnes brygge as, som jeg representer er direkte berørt i planforslagene for fastlandsforbindelse som ligger ute på høring. Kaldnes brygge as eier G/B nr 1003/79 og 1003/281 i Tønsberg kommune, som er foreslått båndlagt i forslag til kommunedelplan for begge alternativene til fastlandsforbindelse. Utbyggingsområdene som blir berørt er vist i vedlagte reguleringsplan som felt I og H. Felt H brukes i dag som offentlig parkering, og på felt I er det etablert midlertidige studentboliger. Kaldnes brygge utbyggingen nærmer seg de båndlagte feltene, så felt I og H må detaljreguleres for at ikke utbyggingen skal stoppe opp. Kaldnes brygge as anmodet om oppstartsmøte for detaljregulering av felt H og I april 2017 for å ha en fornuftig fremdrift med vedtatt detaljregulering 1-1,5 år etter oppstartsmøte. Status er at oppstartsmøte ikke er avhold.

Historikk:

I forbindelse med byplan var vi i dialog med Tønsberg kommune, og leverte en høringsuttalelse hvor vi ønsket båndleggingen justert inntil eiendomsgrensen for G/B nr 1003/79, jfr avgrensningen av plan nr. 65209 i Tønsberg kommune. På tidspunktet byplanen ble vedtatt, så var tilbakemeldingen fra kommunen at båndleggingen var romslig fordi det var en tidlig fase av prosjektet, og vi kunne forvente at våre tomter ville bli friggitt ganske raskt når planene for fastlandsforbindelse var ytterligere konkretisert. Tilbakemeldingen var at båndleggingen maksimalt ville vare 2 år. Det er nå 2,5 år siden byplan ble vedtatt.

Uttalelse:

Ingen av de gjenværende alternativene til fastlandsforbindelse berører feltene I og H, så en eventuell båndlegging er for rigg- og eventuelt midlertidig deponi til utbyggingen. Vi anser Kaldnes brygge som ett lite egnet område for rigg, da det grenser til allerede etablerte boliger. Deler av det båndlagt område ligger innenfor fareområde for ras/skred, og egner seg ikke for deponering. Siden felt I og H er lite egnet for rigg/deponi anmoder vi om at båndleggingen justert inntil eiendomsgrensen for G/B nr 1003/79, jfr avgrensningen av plan nr. 65209 i Tønsberg kommune.

Når det gjelder valg av fastlandsforbindelse, så har vi siden oppstart av prosessen signalisert at vi støtter det alternativet som avlaster sentrum for mest trafikk, og det er alternativ 2 med senketunell slik vi ser det. Senketunellen ble i starten tegnet så kort som mulig siden den skulle være tilrettelagt for myke trafikanter. Eget løp i senketunnelen for myke trafikanter er tatt ut, og vi håper at man i den videre bearbeiding av tunnel alternativet ser på muligheten for å få tunell åpningen lenger inn på land på begge sider. Sjøfronten er for verdifull til at vi kapper den av med vei.

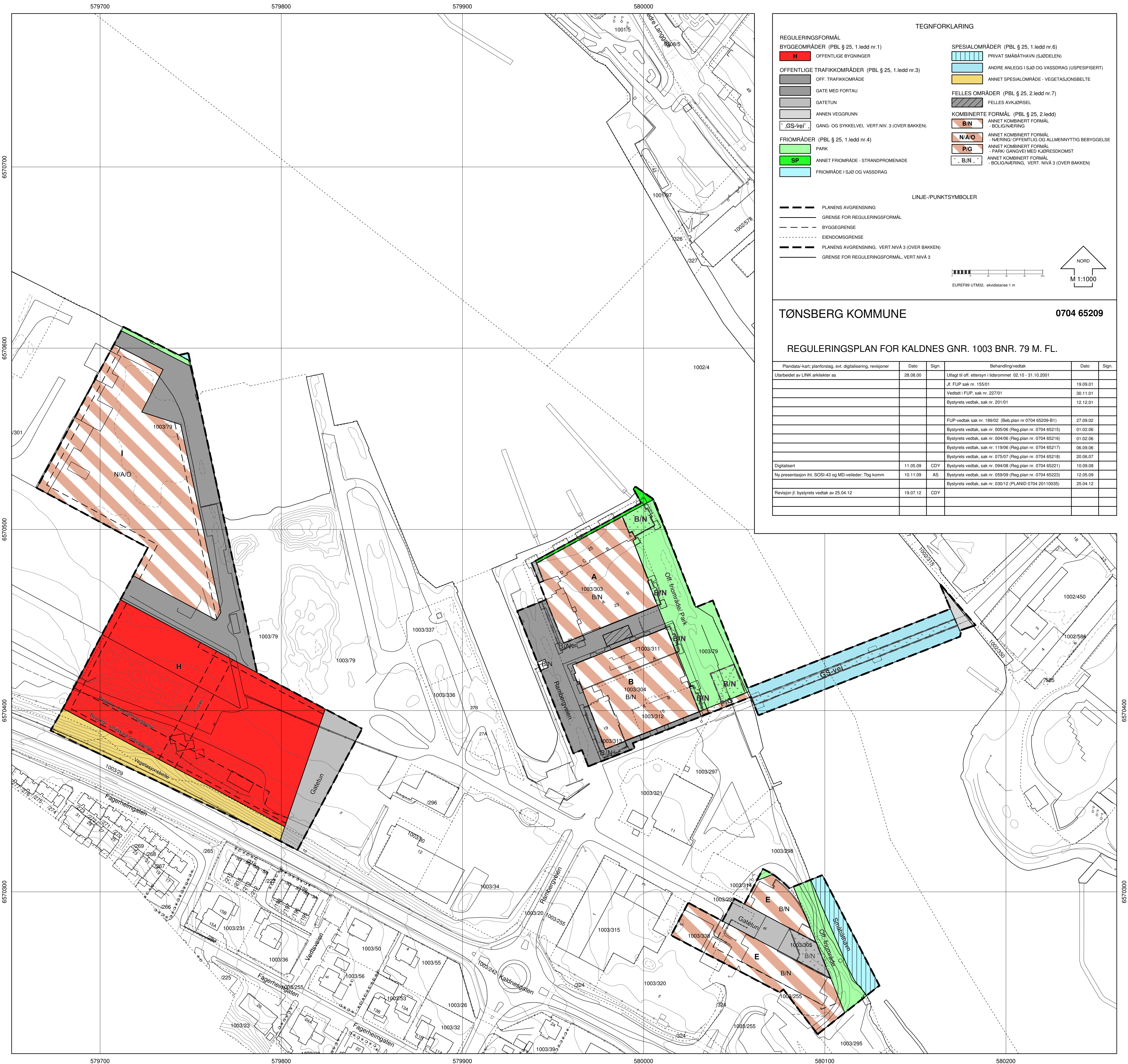
En av forutsetningene i bypakken er at biltrafikken ikke skal øke. Begge alternativene til fastlandsforbindelse som foreligger vil gjøre det vesentlig enklere å være bilist, så vi er kritisk til om målet med økt kollektiv/sykkel/gange kan oppnås med så god tilrettelegging for biler. For å nå målet med flere myke trafikanter, så holder det ikke bare med investeringer i nye anlegg, da må det til en betydelig oppgradering av vintervedlikehold for myke trafikanter i distriktet.

Med vennlig hilsen

SELVAAG BOLIG

Rune Magnus Thomassen
Regionsjef, Selvaag Bolig ASA
Adr. Rambergveien 10B | Pb 3 | N-3119 Tønsberg
Tel: + 47 02224 | mob. +47 98 28 73 90
rmt@selvaagbolig.no | www.kaldnes.no

Følg utviklingen av Kaldnes Brygge på [Facebook](#)



REGULERINGSFORMÅL

BYGGEOMRÅDER (PBL § 25, 1.ledd nr.1)

H

OFFENTLIGE BYGNINGER

OFFENTLIGE TRAFIKKOMRÅDER (PBL § 25, 1.ledd nr.3)

OFF. TRAFIKKOMRÅDE

GATE MED FORTAU

GATETUN

ANNEEN VEGGRUNN

GS-vei

GANG- OG SYKKELVEI, VERT. NIV. 3 (OVER BAKKEN)

FRIOMRÅDER (PBL § 25, 1.ledd nr.4)

PARK

SP

ANNET FRIOMRÅDE - STRANDPROMENADE

FRIOMRÅDE I SJØ OG VASSDRAG

TEGNFORKLARING

SPECIALOMRÅDER (PBL § 25, 1.ledd nr.6)

PRIVAT SMÅBÅTHAVN (SJØDELEN)

ANDRE ANLEGG I SJØ OG VASSDRAG (USPESIFISERT)

ANNET SPECIALOMRÅDE - VEGETASJONSBELTE

FELLES OMRÅDER (PBL § 25, 2.ledd nr.7)

FELLES AVKJØRSEL

KOMBINERTE FORMÅL (PBL § 25, 2.ledd)

B/N

ANNET KOMBINERT FORMÅL - BOLIG/NÆRING

N/A/O

ANNET KOMBINERT FORMÅL - NÆRING/ OFFENTLIG OG ALLMENNUTYTTIG BEBYGGELSE

P/G

ANNET KOMBINERT FORMÅL - PARK/ GANGVEI MED KJØRESKOKMST

B/N

ANNET KOMBINERT FORMÅL - BOLIG/NÆRING, VERT. NIVÅ 3 (OVER BAKKEN)

LINJE-/PUNKTSYMBOLER

PLANENS AVGRENSNING

GRENSE FOR REGULERINGSFORMÅL

BYGGEGRENSSE

EIENDOMSGRENSSE

PLANENS AVGRENSNING, VERT. NIVÅ 3 (OVER BAKKEN)

GRENSE FOR REGULERINGSFORMÅL, VERT. NIVÅ 3

NORD

M 1:1000

EUREF89 UTM32, ekvidistanse 1 m

TØNSBERG KOMMUNE

0704 65209

REGULERINGSPLAN FOR KALDNES GNR. 1003 BNR. 79 M. FL.

Plandata/ kart; planforslag, evt. digitalisering, revisjoner	Dato	Sign.	Behandling/vedtak	Dato	Sign.
Utarbeidet av LINK arkitekter as	28.08.00		Utlagt til off. ettersyn i lisdrommet 02.10 - 31.10.2001		
			Jf. FUP sak nr. 155/01	19.09.01	
			Vedtatt i FUP, sak nr. 227/01	30.11.01	
			Bystyrets vedtak, sak nr. 201/01	12.12.01	
			FUP-vedtak sak nr. 189/02 (Beb.plan nr 0704 65209-B1)	27.09.02	
			Bystyrets vedtak, sak nr. 005/06 (Reg.plan nr. 0704 65215)	01.02.06	
			Bystyrets vedtak, sak nr. 004/06 (Reg.plan nr. 0704 65216)	01.02.06	
			Bystyrets vedtak, sak nr. 119/06 (Reg.plan nr. 0704 65217)	06.09.06	
			Bystyrets vedtak, sak nr. 075/07 (Reg.plan nr. 0704 65218)	20.06.07	
Digitalisert	11.05.09	CDY	Bystyrets vedtak, sak nr. 094/08 (Reg.plan nr. 0704 65221)	10.09.08	
Ny presentasjon iht. SOSI-43 og MD-veileder; Tbg komm	10.11.09	AS	Bystyrets vedtak, sak nr. 059/09 (Reg.plan nr. 0704 65223)	12.05.09	
Revisjon jf. bystyrets vedtak av 25.04.12	19.07.12	CDY	Bystyrets vedtak, sak nr. 030/12 (PLANID 0704 20110035)	25.04.12	



Bypakke Tønsbergregionen

firmapost@vfk.no

Jarlsberg, 7. februar 2018

Deres ref:

Vår ref:

Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme

Viser til forslag til planprogram for to alternative fastlandsforbindelser for Nøtterøy og Tjøme, Korridor 1, alternativ 11 500 (bro) og korridor 2 alternativ 16 730 (tunell). I tillegg til de fremlagte dokumentene på bypakkens hjemmeside har jeg også hensyntatt notatet om utvidelse av FV 300 Semslinna og FV 308 Jarlsberglinna til 4-felts veg av 16. okt 2017. Jeg legger også bompengereinnkreving til grunn, og øvrige kollektiv- og trafikkreduserende tiltak.

Jeg skal ivareta Stamhuset Jarlsbergs interesser. I så måte er ofte hva som er best for Tønsberg og omegn best for Jarlsberg. I denne sak står valget mellom en bro som relativt sett er rimelig, kostnadene er forutsigbare, som igjen gir en fornuftig bompengesats, alternativet gir god samfunnssikkerhet og beredskap, beslaglegger minst dyrket mark, og har et tilbud til gående og syklende. Alternativet tunnel er kostbart – og med høyst usikre kostnader, beslaglegger mer dyrket mark, medfører utvidelse av veier i et nasjonalt verdifullt kulturlandskap, har ingen løsning for gående og syklende, men ligger noe tettere på sentrum. Jeg støtter forslaget til bro i korridor 1, alternativ 11 500.

Dyrket mark

Det første åpenbare å kritisere i denne utredningen, er for meg arealregnskapet for dyrket mark. Min viktigste produksjonsressurs som landbruker er jorden vi dyrker. For tunnel alternativet vil mellom 84 og 99 daa legges under asfalt mot 76,5 daa for broen. Jeg legger da til grunn at ved begge alternativer må Semslinna utvides fra Travbanen til E-18. Hovedrapporten fremstiller det som om tunnel alternativet nesten ikke beslaglegger dyrket mark i det hele tatt. Dette blir feil da det senere i utredningen konkluderes med: *«For alternativer i korridor 2 (Kolberg – Korten) anbefales hele strekningen fra Kjelle til E18 utvidet.»*. Kjensgjerningen er at det i 2024 er beregnet en trafikkvekst som øker på Semslinna (fra Kjelle til Travbanen) med 6 % og for Jarlsberglinna med 17 % med tunnel, mens for bro alternativet synker trafikken med henholdsvis 33 % og 25 %. Det er innlysende at vi med tunnel alternativet står foran en utvidelse av Semslinna i sin helhet. Det konkluderes i rapporten at Semslinna bør utbedres slik trafikken er i dag, og at en utvidelse av Jarlsberglinna er sannsynlig i fremtiden. Dette beslutet av dyrket mark burde kommet frem på en bedre og mer konkret måte, der de enkelte alternativene blir sammenlignet i rapporten, ikke som et eget kapittel til slutt.



Økonomi

Jeg synes planene fort minner om gigantomani, og mener at en milliard i forskjell er betydelig – dette viser seg ved forskjell i bompengetakst på over 5 kr. Hovedrapporten synliggjør at det er mye større usikkerhet bak tallene for tunnelen, de slår fast at denne løsningen er teknisk krevende å bygge. Jeg synes å lese en skrekkblandet fryd mellom linjene; er dette i nærheten å være mulig å bygge innenfor kostnadsrammen?

Samtidig mener jeg det er kritikkverdig at rapporten legger frem alternativ kostnaden for å løse Hogsnesbakken med et tiltak som ikke er regulert eller vedtatt utredet. Den enkle løsningen som skisseres kostnadsberegnes til kr 150 mill, men det finnes faktisk et regulert alternativ! Dette er ikke i rapporten kostnadsbeskrevet, men på oppfordring får jeg fra prosjektleder et overslag på kr 300 mill (2015-kr). Jeg minner om at den regulerte løsningen har tunnel, rundkjøring, kryssombygning og sideveier, mens det i den enkle løsningen (kr 150 mill) er beskrevet kun en utvidelse av dagens Hogsnesbakke. Kostnaden til den regulerte løsningen synes for lav.

Utvidelsene av øvrig veisystem er til en viss grad medtatt som kostnad i rapporten, men for å kunne sammenligne kostnadene i sin helhet, må vel alle tallene med? I tillegg mener jeg at en del av de tekniske løsningene som er fremlagt i notatet om utvidelse av Semslinna aldri vil bli akseptert bygget. Som skrekkeksempel trekker jeg frem landbrukskryssing av Semslinna hvor det planlegges at vi skal krysse to og to filer av gangen, og med ventesone i midtrabatten – ekvipasjen med såmaskin og traktor er 4m bred og 14 m lang! Dette vil ikke fungere, og er underestimert!

Min justerte matrise over sammenligning av kostnader og dyrket mark, alle tall MNOK:

	11 500 m/gs OSG	11500 m/gs Jarlsberg	16 730 u/gs OSG	16 730 u/gs Jarlsberg
Fastlandsforbindelse	3800	3800	4300-4400	4300-4400
GSK 15% av ny forb.	570	570	645-660	645-660
Hogsnesbakken	0	0	150	300
Teie	100	100	100	100
Tjøme	60	60	60	60
Utvidelse frem til E18	200	200	300	300-400
Kompensasjon for g/s				200
SUM	4730	4730	5555-5670	5905-6120
Beslag dyrket mark, daa	36,5	76,5	14	84-99

differanse billigste-dyreste MNOK

825-940 1175-1390

I tillegg finner jeg det meget interessant at Vegvesenet stadfester: Alternativet 11 500 rangeres som nest best ved prissatte konsekvenser (nytte/investeringskost), mens 16730 kommer dårligst ut (av de 7 forslagene). Samtidig gir 11500 høyere trafikanntytte en 16730, alt 11500 gir et nytt reisetilbud og alternativet gir samlet større tidsbesparelse en 16730. I den samfunnsøkonomiske analysen kommer også 11 500 best ut, 16 730 rangeres som nr 4 (av de 7 alternativene).

JARLSBERG HOVEDGÅRD

STAMHUSET JARLSBERG



Ikke prissatte konsekvenser

Kulturlandskapet rundt Jarlsberg Hovedgård står meg nært, fra samfunnets side er verdien understreket ved at det er avsatt i Kommuneplanen som «nasjonalt verdifullt kulturlandskap». I tillegg er det i dette området to naturreservater, samt stor tetthet av fornminner. Jeg mener dette underbygger viktigheten om ikke å utvide veinettet i dette området.

Alternativet 16 730 er i direkte konflikt med Ilene Naturreservat og Fylkesmannen som forvaltningsmyndighet har varslet innsigelse. Hvis tunnelen allikevel skulle bli bygget, og Fylkesmannens merknader blir hensyntatt; at det bygges med en smal, spuntet byggegrop – mistenker jeg at kostnadene med dette alternativet blir enda høyere en forutsatt.

Fylkesmannen slår også fast at løsningen med bro gir en mye større robusthet ved hele transportsystemet, da ikke all trafikk ledes gjennom Kjellekrysset. Landbruksarealene på Ilene, på begge sider av Semslinna mellom Kjelle og Travbanen ligger ca en halv meter over normalvannstand, min farfar bygget diker og voller for å kunne dyrke arealene, alle som kjører jevnlig i området ser hvilken utfordring det kan være ved springflo. Jeg støtter Fylkesmannens vurdering i at Kjellekryssets sårbarhet bør vektlegges sterkere når alternativene sammenlignes.

Konklusjon

Broen leder ikke trafikken like tett på byen, men det er vel gjennomgangstrafikken den skal avlaste og løse utenom bykjernen? Og de som skal handle i byen kan vel fortsatt kjøre Kanalbroen? Her gjør den nye broen det enda lettere fremkommelig for kollektivtrafikken, og skulle ikke økning i trafikken skje ved sykkel gange og kollektiv? Da blir det vel en umulighet å velge et alternativ hvor sykkel og gange kun er en sekkesum uten konkrete tiltak? Min konklusjon er at en ny bro, alternativ 11 500, gir den beste løsningen for Tønsberg og omegn, og for Jarlsberg.

Vennlig hilsen

C. Nicolaus Wedel Jarlsberg
Stamhusbesidder

Fra: henning@bsbas.com
Sendt: 4. februar 2018 20:56
Til: VFK-FADM-FIRMAPOST
Emne: Høringsuttalelse ny fastlandsforbindelse

Som grunneiere av 51/112 har vi følgende uttalelser:

1: Ved smørbergalternativet vil vi miste en del dyrket mark langs riksvei 303. Vi har et ønske om å utvide vår drift, og ikke redusere areal dyrket mark. Vi ønsker dermed å bli tilbudt jord som kompensasjon for det som går med til veiutbygging. Det er flere av grunneierne i nærområdet som ikke selv driver jorda di eier, og noen har også prøvd å selge jord. Vi ser det som mulig at dere kan kjøpe opp jord som kan gis til de grunneierne som ønsker dette.

2: Ved utvidelse av riksvei 300 fra jarlsberg mot sem, vil vi også miste en del dyrket mark. Vi ønsker også dette erstattet i form av dyrket mark.

Skissene viser at det er ønsket å samle semslinna 22, 24 og 28 i en avkjøring. Det er dermed foreslått at semslinna 22 skal ha innkjøring til gjennom vårt gårdstun. Veien er her foreslått gjennom vårt gårdstun, videre langs kyllinghuset og videre ut mot aulilunden. Dette vil på flere måter ha negative konsekvenser for oss, at dette alternativet bør fjernes. Siden det drives næring på vår eiendom er ikke disse veiene og områdene som er satt av til vei tilgjengelige til enhver tid. Dette medfører at det ikke vil være mulig å komme til semslinna 22 til enhver tid. Tunet vil ofte være sperret ved lasting/lossing av korn, fylling av gjødsel og såkorn og annen drift på gården. I tillegg vil slaktebilene sperre veien helt ved levering av slaktekylling. I tillegg har vi et uteområde for kyllinger på enden av kyllinghuset, og det vil føre til unødvendig stress for dyrene ved trafikk langs kyllinghuset. Det vil ha en negativ innvirkning på vår drift med trafikk ved og langs kyllinghuset som vi selv ikke kan kontrollere.

Vi ser at det i stede må lages en egen ankomst til semslinna 22, som igjen krever at det blir kjøpt ut jord fra vår eiendom. Når man ser på støyreduserende tiltak og omlegging av vei foreslår vi at et utkjøp av semslinna 22 bør bli vurdert.

3. For å oppnå målet om redusert trafikk i tønberg sentrum og over kanalbroen, mener vi at tunnell kaldnes-korten vil være det beste alternativet. Vi tror at trafikken vil dele seg bedre ved dette alternativet da de som skal nordover vil velge mot e-18 mot barkåker, mens sørgående vil velge mot sem.

Mvh

Henning Solheim og Hanne Opseth

Bypakke Tønsbergregionen
Vestfold Fylkeskommune

firmapost@vfk.no

Adv. Arne Lie (H)
Adv. Bjørn Bydal (H)
Adv. Rune F. Andersen (siv.øk.)
Adv. Dag Røed
Adv. Ole Søby
Adv. Jahn Magnus Jahnsen
Adv. Truls A. Skjerve
Adv. Aksel Haraldsen
Adv. Knut H. Strømme
Adv. Christofer Arnø
Adv. Siv Elise Kvamsdal
Adv. Anne Tellefsen
Adv. Lene Lund Roberg
Adv. Lise Læret Gunnerød
Adv. Andreas Jensen Hofstad

H = Møterett for Høyesterett

Medlemmer av Advokatforeningen

Dato: 6. febr. 2018
Vår ref: 26948/160370/IA
Deres ref:

**BYPAKKE TØNSBERGREGIONEN - HØRINGSUTTALELSE FASTLANDSFORBINDELSE FRA
NØTTERØY/TJØME – TVERRFORBINDELSEN SMIDSRØDVEIEN/KIRKEVEIEN**

Jeg bistår familien Fosaas/Kjærnås Gård/Frogner Gård, og har i den forbindelse avgitt uttalelser knyttet til tverrforbindelsen mellom Smidsrødveien og Kirkeveien ved brev 26.09.2014, 30.10.2014 og 02.03.2016. For enkelhets skyld vedlegger jeg kopier av de tre nevnte uttalelsene.

Familien Fosaas er nå gjort kjent med en rekke illustrasjonsbilder som viser ulike alternativer for hvorledes man kan knytte tverrforbindelsen til Kirkeveien og inn i den påtenkte Kolberg-tunnelen. For enkelhets skyld har jeg nummerert de aktuelle illustrasjonsbildene fra 1 til 5.

For mine klienter er det spesielt to hensyn som veier svært tungt:

- Som nevnt i de tidligere uttalelsene satser Fosaas sterkt på intensiv landbruksproduksjon, og har behov for alle sine produksjonsarealer. Det er for øvrig også et overordnet nasjonalt mål at blant annet samferdselstiltak i minst mulig grad skal berøre landbruksarealer. Jordene øst for Kirkeveien er særdeles gode produksjonsarealer som utnyttes intensivt og ligger nær driftssenteret. Man må derfor tilstrebe å finne en veiløsning som ikke – eller i alle fall i minst mulig grad – berører disse jordene.
- Frogner Gård er en gammel herskapelig landbrukseiendom med en flott bebyggelse og en beliggenhet som gir grunnlag for vern, og som må søkes bevart som et kulturminne. Dette henger for øvrig direkte sammen med kravet om at dyrkamarka rundt tunet i mest mulig grad blir urørt, slik at gårdstunet fortsatt blir liggende fritt og åpent.

Av de fremlagte illustrasjoner er bilde nummer 1 åpenbart det beste alternativ for mine klienter. Dette alternativ krever noe areal i tilknytning til rundkjøringløsningen ved Kolbergveien, men dette er mindre produktive arealer og er heller ikke så ødeleggende for vernet av Frogner Gård som de øvrige alternativer.

Alternativet illustrert i bilde nummer 2 er den desidert dårligste løsning av de forliggende. Her medgår for det første betydelige produktive arealer. Den vestre del av det avskjærte jorden vil i praksis ikke være drivverdig. Dertil kommer at Frogner Gård blir fullstendig rammet inn av veier, og miste hele sin identitet.

Illustrasjon nummer 3 fører betydelig ny trafikk tett opp mot bebyggelsen på Frogner, og beslaglegger for øvrig store landbruksarealer.

Alternativene 4 og 5 er – sett fra mine klients ståsted – relativt like. De beslaglegger omtrent like mye dyrket mark, men samlet sett synes alternativ 5 å være den beste av de to.

Avslutningsvis ønsker mine klienter å presisere at alle som blir berørt rimeligvis «er seg selv nok», og ønsker rimeligvis å redusere ulempene mest mulig for seg selv. Familien Fosaas' interesser er imidlertid også samsvarende med betydelige og anerkjente samfunnsinteresser, nemlig jordvern og kulturvern. Nedbygging av dyrket mark er irreversibelt og kan ikke erstattes med andre arealer. Dette er i motsetning til dem som mister sine boligeiendommer. Disse kan – med en alminnelig god erstatningsprosess – gjennerverves et annet sted.

Med vennlig hilsen



Arne Lie
al@hbl.no

Vedlegg











ADVOKATFIRMA
LIE & CO. DA
BEGRENSET ANSVAR IHT DOMSTOLLOVEN § 232
MEDLEMMER AV DEN NORSKE ADVOKATFORENING

Nøtterøy kommune
Postboks 250 Borgheim
3163 Nøtterøy

ADVOKAT ARNE LIE (H)
ADVOKAT/SIV.ØK. RUNE FRANK ANDERSEN
ADVOKAT KNUT H. STRØMME
ADVOKAT HÅKON M. JOHANNESSEN
ADVOKAT SIV ELISE KVAMSDAL
ADVOKAT JAN H. GREVE

H = MØTERETT FOR HØYESTERETT

ØVRE LANGGT. 61
POSTBOKS 393, SENTRUM, 3101 TØNSBERG

BANKGIRO 1638.20.26172
FORETAKSREGISTERET 987598018MVA

TELEFON: 33 34 93 60
TELEFAX: 33 34 93 70
E-POST: arne.lie@advlie.no

Tønsberg, den 26. september 2014
Sak nr. 1876 AL/ms
Ansvarlig advokat: Arne Lie

NYE VEILØSNINGER NØTTERØY NORD – FASTLANDSFORBINDELSE.

Jeg bistår familien Fosaas/Kjærån Gård.

Via pressen og "folkemøter" har Fosaas blitt kjent med at vegvesenet/ Nøtterøy kommune vurderer en ny tverrforbindelsesvei mellom Kirkeveien og Smidsrødveien lagt diagonalt over jordene til Frogner Gård, som igjen er en del av Kjærån Gård. En slik løsning vil beslaglegge anslagsvis 10 dekar av Nøtterøys beste grønnsaksjord. I tillegg vil 30-40 dekar bli liggende mellom den nye veien og Eikeveien. Både størrelse og arrondering gjør at dette arealet i praksis ikke lenger kan benyttes til intensiv grønnsaksdrift. Også den resterende delen av jorden vil være så sterkt beskåret at en drift på dagens nivå blir umulig.

Familien Fosaas har i flere generasjoner arbeidet målbevisst for å utvikle et bærekraftig landbruk på Nøtterøy. Det er investert betydelige midler på gården for lagring, bearbeiding, pakking m.v. av produktene. Det er videre investert i kostbart maskinelt utstyr og i gode boforhold for innleide gårdsarbeidere. Jorda er bearbeidet/kultivert systematisk og faglig fundert. Jorden på Frogner er den mest høyverdige produksjonsjord Fosaas har, med eksepsjonell høy avkastning, minst på høyde med landbruksjord i Rogaland, som ved rettslig skjønn/overskjønn ble verdsatt til kr. 550,-/m². Dette illustrerer hvilket produksjonsnivå det er tale om.

Dersom kommunen ønsker at man fortsatt skal ha et aktivt og lønnsomt landbruk, må man være særdeles forsiktig med å bygge ned god dyrka mark som gårdbrukerne driver godt og ønsker å drive videre. Den foreslåtte løsning over jordene på Frogner Gård er for det første et alvorlig inngrep i selve næringsgrunnlaget til Hans Jacob Fosaas, jfr. at store investeringer er gjort med sikte på den produksjon man kan forvente fra gårdens arealer.

Dertil kommer at den foreslåtte løsning gir særdeles dårlige signaler, og kan lett oppfattes som presidens for fremtidige samferdsels- og utbyggingsplaner.

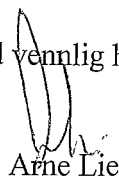
Familien Fosaas er selvfølgelig inneforstått med at man til tider må ofre dyrka mark til fordel for fellesgoder. I nærværende sak er det imidlertid unødvendig, idet det både burde være rimeligere og enklere å legge en tverrforbindelse lenger nord opp mot arealene til den nedlagte barneskolen.

Jeg minner også om at familien Fosaas har nedlagt betydelig arbeid og midler for å restaurere bygningsmassen på Frogner og tunet rundt. Gården fremstår i dag som en vakker eiendom i enden av store åpne jorder. Den planlagte veitraseen vil være sterkt visuelt ødeleggende. Dette er intet bagatellmessig moment.

Hans Jacob Fosaas ønsker å bli aktivt involvert i den prosess som kan ha betydning for hans eiendom og næringsvirksomhet. Han ber derfor om å bli fortløpende orientert, og vil på den annen side gjerne komme med konstruktive innspill både knyttet til landbruksdriften, men også behovet for ny infrastruktur.

For øvrig henviser jeg til mitt brev datert 24.juni 2014, som jeg for enkelthetsskyld vedlegger i fotokopi.

Med vennlig hilsen



Arne Lie

ADVOKATFIRMA
LIE & CO. DA
BEGRENSET ANSVAR IHT DOMSTOLLOVEN § 232
MEDLEMMER AV DEN NORSKE ADVOKATFORENING

Nøtterøy kommune
Postboks 250 - Borgheim
3163 Nøtterøy

ADVOKAT ARNE LIE (H)
ADVOKAT/SIV.ØK. RUNE FRANK ANDERSEN
ADVOKAT KNUT H. STRØMME
ADVOKAT HÅKON M. JOHANNESSEN
ADVOKAT SIV ELISE KVAMSDAL
ADVOKAT JAN H. GREVE

H = MØTERETT FOR HØYESTERETT

ØVRE LANGGT. 61
POSTBOKS 393, SENTRUM, 3101 TØNSBERG

BANKGIRO 1638.20.26172
FORETAKSREGISTERET 987598018MVA

TELEFON: 33 34 93 60
TELEFAX: 33 34 93 70
E-POST: arne.lie@advlie.no

Tønsberg, den 30. oktober 2014
Sak nr. 1876 AL/mef
Ansvarlig advokat: Arne Lie

**NYE VEILØSNINGER NØTTERØY NORD – TVERRFORBINDELSE MELLOM
KIRKEVEIEN OG SMIDSRØDVEIEN – KONSEKVENSER FOR LANDBRUKET/
KJÆRNÅS GÅRD**

Jeg henviser til mine brev datert 24.06.2014 og 26.09.2014. Jeg henviser også til den samtale som fant sted mellom min klient Hans Jacob Fosaas og kommunens Anne Delbekk 23.10.2014.

Valg av tverrforbindelse mellom Kirkeveien og Smidsrødveien har for det første en generell arealpolitisk side, som vil vise hvorledes Nøtterøy kommune prioriterer ulike interesser når man må omdisponere arealer for å ivareta kommunens fellesinteresser. I tillegg har trasevalget en konkret og avgjørende betydning for Fossas/Kjærånas Gårds næringsgrunnlag. Begge sider av denne saken er viktige.

1. Det arealpolitiske valg.

Dersom man bestemmer seg for å legge tverrforbindelsen syd for Teie torg, må man velge mellom å "ofre" boliger eller landbruk.

Selv om oppkjøp/ekspropriasjon av etablerte boligeiendommer utvilsomt vil være smertelig for dem som berøres, er det fullt mulig for disse å skaffe seg nye og gode boliger – enten innenfor bruktmarkedet eller ved nybygg på andre attraktive arealer. Avgjørende for dette vil være at boligeierne mottar relevant erstatning.

Ved bruk av god landbruksjord stiller forholdene seg annerledes. Mens et godt boligmiljø kan reetableres annet sted, er det ikke mulig å reetablere landbruksarealer med noe av landets aller beste grønnsakjord. Slike jorder ligger der de ligger – utviklet siden siste

istid. En nedbygging av slike arealer vil være evige og for alltid redusere kommunens/landets landbruksarealer. Betydningen av dette vil være ekstra synlig når det dreier seg om kultivert jord som i generasjoner har vært drevet intensivt og godt, og der det fortsatt planlegges og legges til rette for god og nødvendig matproduksjon i tiår fremover.

Planmyndighetene i Nøtterøy kommune må således ta standpunkt til hvorvidt boliginteresser – som kan ”repareres” skal prioriteres fremfor næringsinteresser som vil påføres varige irreversible negative konsekvenser. Kommunens valg i denne saken vil åpenbart få konsekvenser for videre interessekonflikter i kommunen, jfr. f.eks. Borgheim-området.

2. De konkrete konsekvenser for Kjæråas Gård.

Jeg har i tidligere brev redegjort for konsekvensene ved å redusere grønnsakjordene ved Frogner Gård. Mine klienter har gjennom mange år investert betydelig kapital for å være konkurransedyktige innenfor et meget konkurranseutsatt marked. Grønnsaker produsert på jordene i Nøtterøy er attraktive for mottakerne, men avsetningsavtaler forutsetter jevn og omfattende produksjon. Investeringene på gården er dessuten tilpasset dagens produksjonsarealer. Dersom arealene ved Frogner reduseres, vil det få varige konsekvenser for drift og lønnsomhet.

Familien Fosaas/Kjæråas Gård er en stor næringsmessig aktør i kommunen, og ønsker å være det videre. På kort sikt ville det vært økonomisk gunstig å akseptere løsninger som i praksis kunne utløse boligtomtarealer på dagens landbruksjord. Fosaas ønsker ikke dette, men kan bli tvunget til slik tankegang dersom man pålegges å avstå produksjonsarealer. Det er dårlig areal- og næringspolitikk.

3. Alternative trasevalg.

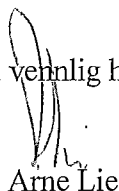
I møtet 23.10.2014 fikk Fosaas presentert tre mulige trasevalg. I tillegg fremgår et fjerde alternativ i den utarbeidete kartskisse.

Fosaas anfører at den minst dårlige løsningen vil være å benytte eksisterende veitrase (Eikeveien) fra Kirkeveien østover. Dette vil medføre at husene på sydsiden av Eikeveien må eksproprieres, men til gjengjeld slipper man å ekspropriere meget kostbar landbruksjord. Selv om det på kort sikt kan synes lønnsomt å legge veien utenom bebyggelsen, vil det på lang sikt være både god samfunnsøkonomi og gode føringer.

Nest beste løsning er å legge veien i jordkanten mot nord, slik at man ”bare” erverver en stripe i ytterkant av jordet, og ikke deler det slik konsekvensene vil være med de to sydlige alternativer.

Som tidligere nevnt ønsker Hans Jacob Fosaas å være aktivt involvert i prosessen, og han ber derfor om å bli fortløpende orientert.

Med vennlig hilsen



Arne Lie

ADVOKATFIRMA
LIE & CO. DA
BEGRENSET ANSVAR IHT DOMSTOLLOVEN § 232
MEDLEMMER AV DEN NORSKE ADVOKATFORENING

Vestfold fylkeskommune

e-post: firmapost@vfk.no

ADVOKAT ARNE LIE (H)
ADVOKAT/SIV.ØK. RUNE FRANK ANDERSEN
ADVOKAT KNUT H. STRØMMIE
ADVOKAT HÅKON M. JOHANNESSEN
ADVOKAT SIV ELISE KVAMSDAL
ADVOKATPULLMEKTIG ANDREAS J. HOFSTAD

H = MØTERETT FOR HØYESTERETT

ØVRE LANGGT. 61
POSTBOKS 393, SENTRUM, 3101 TØNSBERG

BANKGIRO 1638.20.26172
FORETAKSREGISTERET 987598018MVA

TELEFON: 33 34 93 60
TELEFAX: 33 34 93 70
E-POST: arne.lie@advlie.no

Tønsberg, den 2. mars 2016
Sak nr. 1876 AL/mef
Ansvarlig advokat: Arne Lie

**BYPAKKE TØNSBERGREGIONEN – HØRINGSUTTALELSE FASTLANDS-
FORBINDELSE FRA NØTTERØY OG TJØME.**

Jeg bistår familien Fosaas/Kjærån Gård/Frogner Gård, og er gitt utsettelse av høringsfristen til i dag, jfr. e-post datert 29.02.2016 fra fylkeskommunens regionalavdeling.

Familien Fosaas har i flere generasjoner arbeidet målbevisst for å utvikle et bærekraftig landbruk på Nøtterøy, og det er investert betydelige midler på gården for lagring, bearbeiding, pakking mv av produktene. Familien ønsker fortsatt å satse på landbruket, men er da helt avhengig av at produksjonsarealene ikke reduseres mer enn høyst nødvendig. I forbindelse med foreløpige planer som ble presentert høsten 2014, har jeg – på familien Fosaas vegne – redegjort for deres planer og synspunkter. Kopi av mine brev datert 26.september og 30.oktober 2014 vedlegges.

Selv om det planforslaget som nå foreligger er noe annerledes enn hva som tidligere ble presentert, er likevel de synspunkter som fremkommer i mine brev høyst relevante og viktige for familien Fosaas og landbruksdriften generelt. Familien har innfunnet seg med at det nå ser ut til at man får en ny veiforbindelse østfra med innslag til tunnel ved Koldberg. Basert på denne forutsetning har familien Fosaas følgende bemerkninger til den konkrete løsning som er presentert:

1. Tverrforbindelsen øst-vest bør legges så tett opptil – og aller helst i Eikeveien, slik at minst mulig produktivt areal går tapt. Jeg har på vedlagte kartskisse markert denne traseen med gul farge. Den foreslåtte trase øst-vest (markert med blå farge), kan således fjernes, og de landbruksmessige ulemper reduseres betraktelig.
2. Tilsvarende mener familien Fosaas at den foreslåtte trase sydover på nedsiden av bebyggelsen på Frogner (markert med blå farge) fjernes. Denne veien vil bl.a. ødelegge helhetsbildet rundt bebyggelsen på Frogner, som "krever" et fritt utsyn og store arealer

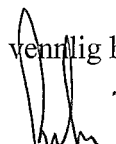
rundt seg. Den foreslåtte løsning medfører at gårdstunet blir liggende som en "øy" mellom Kirkeveien, rundkjøringen ved tverrforbindelsen og den nye veien sydover. Fosaas mener primært at veien er "unødvendig", idet man bør kunne lede trafikken østfra direkte inn på Kirkeveien med avkjøring både nordover og sydover. Løsningen er markert med gul farge.

Alternativet må være å legge veien fra rundkjøringen til Kirkeveien på nordsiden av tunet. Dette er markert med grønn farge.

Oppsummert ønsker altså familien Fosaas en løsning antydnet med gul farge på kartet. Veiene markert med blå farge ønskes fjernet, og traseen markert med grønn farge er en alternativ løsning, som i alle fall er bedre enn den foreslåtte trase.

Jeg er gjerne behjelpelig med ytterligere informasjon, og ber om å bli holdt orientert om sakens videre utvikling.

Med vennlig hilsen



Arne Lie

Vedlegg

Jan Erik Høyslett
Smørbergveien 25
3172 Vear

Tønsberg 06.2.2018

firmapost@vfk.no

HØRINGSUTTALELSE OM NY FASTLANDSFORBINDELSE

Jeg eier eiendommen med Gnr/Bnr 49/3. Skogen som tilhører eiendommen har en åskam som strekker seg i nord/syd retning. Det er rett til å bruke skogsveg/sti som går inn i skog ved tidligere grense mellom Tønsberg og Stokke kommuner, som traktorveg. Pr idag brukes veg gjennom Mæle gartneri forbi hus i Smørberg rønningen, deretter Bekkeveien og innkjøring fra Hogsnesbakken. For å komme inn i denne delen av skogen. Utfra kart ser det ut til at adgang fra bekkeveien ikke vil være mulig, og tilsvarende dersom Hogsnesbakken stenges vil adgang den vegen også være vanskelig.

Håper dette kan løses slik at det blir mulig å komme til skog med traktor.

Hilsen

Jan Erik Høyslett

Fra: tvrforbi <tvrforbi@online.no>
Sendt: 9. februar 2018 20:37
Til: VFK-FADM-FIRMAPOST
Emne: Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme

Prosjektet generelt

Generelle betraktninger som i separat notat om misvisende animasjoner.

Utvidet båndlegging Kolberg-Smidsrødveien

Vi har nylig blitt klar over en kartskisse der det går fram at man forslår å utvide den båndlagte sonen betraktelig.

Man har denne gang valgt å trekke en tykk sort strek rundt hele vår eiendom - en **vesentlig** utvidelse i forhold til hva som er tilfellet nå.

Årsaken gjettes til å være at en vil man sikre seg arealer, i fall man tilfeldigvis skulle trenge plass til et eller annet i løpet av anleggsperioden.

Om det er argumentasjonen, er det i så fall ganske oppsiktsvekkende!

NK og prosjektet har i **_laaang_** tid vært klar over at man kunne komme til å trenge arealer under anleggsperioden. Det naturlige vil være på jordet der veien bygges, eller kommunens eget område på Grindløkka.

Blekket er altså knapt tørt på Grindløkka kontrakten før man snur seg 180 grader, løfter blikket og ser 50m framfor seg. Du verden !!! Der var det jammen et kjekt lite areal. Det er visst på private hender. Så flott! Da er det bare å vifte med båndleggingsstaven, det koster oss jo ingenting.

Vi nekter å tro at man planlegger så dårlig at dette kan forklares som en tilfeldighet.

Sett fra vårt ståsted er det vanskelig å oppfatte dette som annet enn urent spill. Først og fremst fra de som driver prosjektet framover, dvs. politikere, planleggere og alle andre som står i bresjen for å få dette i gjennom.

Vi minner om at man ved båndlegging del 1 (mai 2015?) ikke fant det verdt bryet å varsle berørte eiendommer direkte. Det måtte man se i avisen om man hadde den, eller fange opp på annen måte.

Vi minner også om at en av deleierne i vårt areal stilte på kommunens kontor for å finne informasjon relevant for eiendommen. Formålet var å avklare en del forhold i forbindelse med et prospekt vi jobbet med. Dette var i praksis bare dager før nevnte båndlegging ble vedtatt.

Merkelig nok var det **_ingen_** som visste noe om dette. Det ble lagt igjen navn og telefonnummer for kontakt dersom man skulle finne mer informasjon. Gjett hvor mye det ble meldt inn der.

Vi minner også om at det i et avklaringsmøte med kommunen senhøstes 2016 så vidt ble luftet et spørsmål om det var aktuelt for NK å kjøpe området, underforstått til midlertidig bruk som antatt i innledningen over.

Det ble avslått som uaktuelt - ikke rart, man var jo ikke på kjøper'n da, ettersom man på den tiden var mest opptatt med å selge unna flere av kommunens eiendommer.

Mange vil ha vei, få vil ta ulempene

Jeg har fulgt veidebatten ganske tett fra det første allmøtet på gamle Teigar mot slutten av åtti-tallet. Det er lett å mistenke at folkemøtene er til kun fordi de er påkrevd som en del av prosessen. De tjener som et forum der folk kan lufte sin frustrasjon, og man ledes til å tro at det mulig å påvirke resultatet. Reelt sett tror jeg ikke man er så interessert i de innspillene som kommer.

Velforeninger og interessegrupper har i alle år argumentert for at veien ikke skal gå hos dem. I overført betydning snakker vi alle for vår syke mor, stakkars meg, stakkars barna, hva med alt det arbeidet jeg har lagt ned i hagen, huset, osv. De fleste har hatt gode argumenter for at veien bør legges hos noen andre. Men helst ikke for langt vekk, man vil jo ikke ha ekstra omvei når den skal benyttes.

I det store og hele kan man ikke stole på noen som uttaler seg i debatten. Alle har en agenda, selv om den ikke nødvendigvis er åpenbar. Det gamle tipset om å følge pengene gjelder antagelig også her. Hvem tjener på om veien blir lagt her eller der, om det blir vei eller ikke, hvor stort prosjektet blir, mulige arbeidsplasser hit eller dit osv.

Til poenget:

Ikke en gang på disse årene har jeg hørt en politiker forsikre at de som skal ryddes av veien for framskrittet vil komme godt ut av det.

I stedet mumles det av og til om ekspropriasjon dersom man ikke kommer til enighet.

Man velger å glemme at de som besitter eiendom i nedslagsfeltet, hvor nå det måtte bli, faktisk eier noe som absolutt **alle** vil ha. I en fungerende økonomi tilsier det at prisen stiger tilsvarende.

Man velger å glemme at dette **ikke** er den fattige staten som med fellesskapets skrantende midler skal bygge infrastruktur for flertallet.

Tvert imot, dette er et 100% lokalt finansiert prosjekt, drevet fram til tross for tidvis meget stor skepsis og motvilje i befolkningen. Med det som er brukt så langt blir totalsummen kanskje godt over 8 milliarder. Mange av oss må regne med å betale på dette resten av vår kjørbare levetid.

Sett i dette lys skulle man tro det var en selvfølge at man behandlet de berørte med åpenhet og respekt for verdiene de besitter.

Men nei, i stedet dytter man enkelthusholdningene foran seg. Disse blir sittende med usikkerhet i årevis mens prosjektet halter seg fra side til side. Husk at dette har pågått med varierende intensitet i minst 30 år!

Om man antar at de involverte politikerne har et minimum av selvinnsikt, kan jeg ikke forstå annet enn at det må føles pinlig å forsvare den unnvikende holdningen de til nå har hatt, stilt over for disse spørsmålene.

Tar man også i betraktning den lave konfidensen prosjektet har i befolkningen, virker denne framferden enda mer underlig. Disse spørsmålene er noe av det første man burde tatt tak i. Hadde man så gjort, er det sannsynlig at prosessen hadde gått langt smidigere, og at prosjektet hadde vært landet for lenge siden.

Båndlegging og andre former for beslag gir de som blir berørt potensielt store kostnader, både direkte og indirekte. Inneværende sådan har allerede vært til stor ulempe for oss.

Foreslått utvidelse vil på særdeles uheldig vis forsterke de ulempene vi allerede er påført.

Er området så interessant at man ser for seg å benytte det så får man være anstendig nok til å flagge dette direkte. Hva er det man har i tankene? Ønsker man å kjøpe, leie, eller noe helt annet ? I så fall fra når og hvor lenge?

Det er rimelig å anta at mange flere sitter i en ubehagelig stilling der de registrerer at de så langt er ignorert, og at det har kommet få eller ingen forpliktende forsikringer fra dem som ivrer mest for dette prosjektet.

Å sette folks private verdier ut av spill på ubestemt tid hører ikke noe sted hjemme i denne saken.

Mange vil synes det er ille nok å betale 60.- om dagen eller hva det blir for å komme seg på jobb.

Enkelte kan faktisk ende opp med å legge millionbeløp til dette - det er aldeles ikke greit.

Gunnar Holmeng
Medeier i 1/5 + 1/359

DEL 4

Velforeninger, FAU og Skole



Nordbyen Vel v/Styret
Nordbyen 35
3111 Tønsberg

Vestfold Fylkeskommune
Postboks 2163
3103 Tønsberg



Tønsberg 21. januar 2018

Ny fastlandsforbindelse - høringsuttalelse

Nordbyen Vel er en velforening som omfatter innbyggerne i Nordbyen i Tønsberg – dvs området fra Kongegaten i sør til Korten i nord på vestsiden av Slottsfjellet/Kjelleveien. I området bor det ca. 100 husstander.

Ved valg av alternativ er det viktig å legge et langsiktig perspektiv til grunn. Med dette som utgangspunkt mener vi at Smørbergalternativet bør velges. Dette er det beste alternativet for miljøet, byen og trafikken i et langsiktig perspektiv. Hovedbegrunnelsene for dette er:

- Smørbergalternativet er det eneste av de to foreslåtte alternativene som gir trafikkreduksjon i både søndre og nordre del av Tønsberg (Korten, Teglhagen, Farmannsveien, Frodeløkka). Alternativet innebærer ca 10.000 færre kjøretøyer (ÅDT) inn til Kjelleområdet pr. døgn sammenlignet med Kortenalternativet.
- Smørbergalternativet gir- pga trafikkreduksjonen i Kjellekrysset - bedre mulighet for å fange opp framtidig vekst i trafikken i Kjelleområdet. Det foreligger bl.a planer om ytterligere utbygging av Statens Park og en ny jernbanestasjon i Tønsberg kan også bli plassert i Kjelle/Frodeåsen-området.
- Smørbergalternativet kommer best ut på vurderingen av «ikke-prissatte virkninger» (s 58 i hovedrapporten). Dette omfatter viktige, evigvarende forhold som landskapsbilde, naturmangfold og kulturmiljø.
Bl.a skaper Kortenalternativet en landtunge som vil begrense opplevelse og redusere historisk lesbarhet fra middelalderbyen. Store konstruksjoner i forbindelse med tunnelportalene bryter med strukturene i landskapet. Siktlinje til store deler av Byfjorden fra lavere punkter fra Nordbyen og sørover vil mistes. Alternativet har stor nærvirkning til den gamle trehusbebyggelsen i Nordbyen og til Slottsfjellet.

- Smørbergalternativet kommer best ut i den samfunnsøkonomiske analysen av alternativene.

Øvrige momenter

- Smørbergalternativet er det økonomisk billigste alternativet (både når det gjelder investerings- og driftskostnader)
- Smørbergalternativet gir større redundans og mindre sårbarhet fordi trafikken vil fordele seg på flere steder (Jarlsberg og Kjellekrysset). Man unngår at Kjellekrysset blir en «propp» i systemet og man kan lede trafikken til Jarlsberg ved en alvorlig ulykke e.l. i Kjellekrysset.
- Utenom rushtidene vil dagens veier ha tilstrekkelig kapasitet. Rushtidsproblematikk kommer til å eksistere med begge de foreslåtte alternativene. Vi tror ikke man kan fjerne denne problematikken ved å bygge mer vei. Den må løses ved økt kollektivbruk og differensiert prissetting i tid og på veistrekninger (f.eks Stoltenbergsgt.) Vi vil peke på at eksisterende ringvei på Kilen og Frodeåstunnelen representerer et aktuelt alternativ for omkjøring med betydelig ledig kapasitet.

Spesielt om Korternalternativet

- For beboerne i Nordbyen er det viktig at ilandføringen av veien på Kortensiden skjer så langt mot nord-vest som mulig (lengst mulig unna eksisterende skolebygning). En slik plassering vil innebære lavest mulig påvirkning på nærmiljøet i Nordbyen og byen for øvrig (både mht støy og estetikk).
- Vi ber om at bygninger for tekniske installasjoner ved tunnelåpningene (ventilasjoner m.m.) utformes så lite synlige og skånsomme som mulig for landskapet. På Kortensiden vil en slik bygning bli liggende tett på turstien (Grevestien) i området. Denne er mye brukt.

Vi vil for øvrig takke prosjektledelsen for god kommunikasjon. Det har vært en åpen prosess med åpne møter, «kontordager» og god informasjon underveis i prosjektet.

Med hilsen Nordbyen Vel

Jens Kaurin
Styrets leder

Til Vestfold Fylkeskommune

Høringsuttalelse vedrørende Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme fra Glitre Boligsameie, Eikeveien 37-57, 3120 Nøtterøy

Glitre Boligsameie ber om utvidelse av hensynssonen mot syd. Gjeldende for strekningen krysset Eikeveien-Bekkeveien og Kirkeveien, se vedlagt skisse.

Begrunnelse:

- Åpne for større frihet for valg av trase.
- Behov for midlertidig ekstra areal i anleggsperioden til utstyr og deponering av masser.
- Vi oppfatter det slik at det ikke er gjort fullstendige grunnundersøkelser for nøyaktig trase i denne fasen. Resultatene kan påvirke plassering av tunnelens innslagspunkt samt vinkel og dybde.
- Trasevalg for langt mot nord kan komme i konflikt med fredet eikealleé bestående av 25 store eiketrær. Lengst øverst mot Kirkeveien står 4 av alleens mest monumentale trær med omkrets opp til 4 meter og alder på flere hundre år.
- I den grad det blir behov for ny tverrforbindelse for lokaltrafikken mellom Smidsrødveien og Kirkeveien bør denne legges lenger syd.

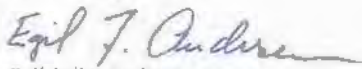
Potensielle muligheter

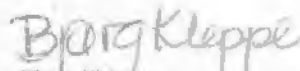
- Justering av traseen mot syd vil spare sanering av boliger og redusert boligmiljø for opptil 60 boliger.
- Miljøtunell kan spare et stort antall boliger, miljø og jordbruksareal
- Tap av garasjer og evt. parkeringsareal på Glitre Boligsameie sin grunn vil kunne komme i konflikt med myndighetskrav vedr. antall biloppstillingsplasser knyttet til boliger. Behov for avsetting av nytt tilleggsareal i tilknytning til eiendommen må i så fall påregnes.
- Alderssammensetningen blant beboere i området gjør dette til et svært sårbart bomiljø. Derfor må Eikeveien forbeholdes skolebarn som bor på Østsiden av Kirkeveien. Glitre Boligsameie har en stor andel beboere med høy alder.
- Stenging av Øgårdsveien for gjennomkjøring til Kirkeveien vil spare tap av ytterligere boligeiendommer og øke kvaliteten på tilstøtende bomiljøer.

Vi håper dette vil være til nytte i den videre behandlingen av Kommunedelplanen og vi stiller oss tilgjengelige for eventuelle spørsmål ifm. våre innspill.

Teie, 10. januar 2018

Vennlig hilsen
Glitre Boligsameie


Egil Julin Andersen
Styremedlem


Bjørge Kleppe
Styreleder

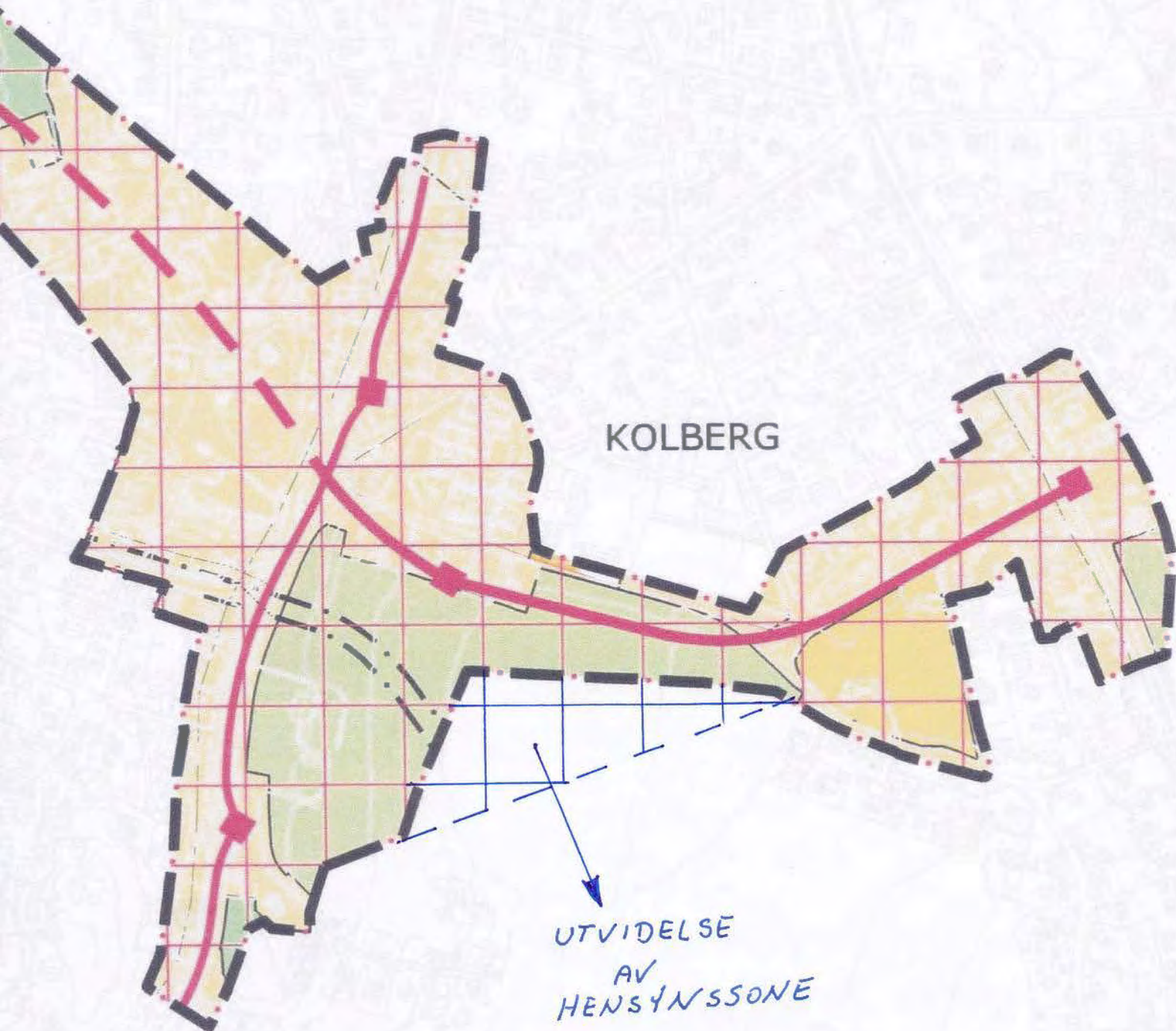
Kontaktadresse:

Egil Julin Andersen, Eikeveien 55D, 3120 Nøtterøy tlf. 905 23399 mail: egj-ande@online.no

Vedlegg: Kopi av kart med markering av forslag til utvidet hensynssone.

VEDLEGG

HØRINGSUTTAELSE NY FASTLANDSFORBINDELSE
GLITRE BOLIGSAMMENS



OBOS - Kolberg Borettslag

v/ styreleder Heidi Virik Brubakken

Kirkeveien 53 A

3121 Nøtterøy

Nøtterøy, 31.01.2018

Vestfold fylkeskommune

Postboks 2163

3103 Tønsberg

**INNSIGELSE VEDRØRENDE PLANER FOR KOLBERGKRYSSET i forbindelse med
FASTLANDSFORBINDELSEN NØTTERØY – TJØME**

Det vises til tidligere informasjon vedrørende endringer av Kolbergkrysset og de nærliggende områdene i forhold til etablering av ny fastlandsforbindelse.

Boligselskapet ble i et informasjonsmøte rundt *Ny fastlandsforbindelse Nøtterøy-Tjøme*, avholdt 23.01.2018 på Teigar, orientert om at det uavhengig av hengebru og tunell slik vi har forstått det, vil etableres et nytt veisystem i eller rundt Kolbergkrysset.

Vi har i e-post av 23.01.2018 fra Vegvesenet v/Håvard Glosli for Steinar Aspen mottatt oversikt over de ulike alternativene som vurderes for Kolberg.

Vi i Kolberg Borettslag har med stor bekymring observert at spesielt ett av alternativene for Kolberg er basert på betydelige inngrep på vår eiendom: Kryss Kolberg _19400.

OBOS vil på vegne av beboerne i Kolberg Borettslag, GBnr: 3/43 i Færder Kommune, på det sterkeste protestere mot dette forslaget, og et hvert annet forslag som berører eiendommen til borettslaget; f.eks. E002 (jfr. oversendte dokumenter).

.

Dagens situasjon for Kolberg Borettslag:

Borettslaget består av 6 familievennlige boliger

Det er adkomst til tomt fra Kolbergveien.

Eiendommen har totalt 16 p-plasser:

- Hvorav 6 er i garasjerekke med betydelig lagringsplass
- biloppstillingsplasser foran hver garasje
- 4 gjesteparkeringer.

Vi har en smal intern adkomstvei til boligene. Denne veien er nødvendig for utrykningskjøretøy, og egner seg ikke til annet.

Garasjeanlegget er nylig betraktelig renoveret med takfornyning og maling. Borettslaget har tatt opp lån til dette.

Borettslaget har generelt gjennom mange år opparbeidet og vedlikeholdt alle fellesarealer, noe som gjør at boligselskapet fremstår som meget innbydende.

Boligene er i dag svært attraktive i eiendomsmarkedet.

Planlagt løsning:

Av fremlagte alternativer ønsker vi å kommentere tegning/vedlegg Kryss Kolberg _19400 samt E002..

Slik det fremgår av den første tegningen vil adkomstvei, garasjeanlegget og alle øvrige p-plasser på vår tomt bli fjernet dersom denne løsningen velges. Når det gjelder E002, ser denne også ut til å berøre vår eiendom.

Konsekvenser:

Vi finner ingen løsning i forhold til et eventuelt nytt garasjeanlegg eller biloppstillingsplasser på vår tomt dersom nåværende rives. Det finnes ikke tilfredsstillende erstatningsareal for etablering av alternativt garasjeanlegg eller parkerings-plasser.

Det planlagte alternativet vil føre til kraftige verditap for våre eiendommer. Eiendommene vil ikke lenger egne seg som familieboliger. Dette gjelder samtlige eiendommer generelt og Kirkeveien 53A og 53B spesielt.

Etableringsprosessen vil medføre enormt mye støy som vil berøre hele borettslaget. Her er også Kirkeveien 53A og 53B spesielt utsatt, både i etableringsfasen og i etterkant.

Vi vil gjennom vår advokat/forretningsfører fremme erstatningssøksmål dersom nevnte alternativ velges.

Konklusjon:

På vegne av beboerne i Kirkeveien 53 A-F motsetter vi oss på det kraftigste en etablering av løsning som vist i tegning/vedlegg Kryss Kolberg _19400 (+E002). Vi kan ikke se at økonomisk kompensasjon vil kunne gjøre opp for de verditap og den bokvalitetsforringelse

som våre eiendommer vil lide med henblikk på konsekvensene omtalt i forrige punkt. Vi anmoder på det sterkeste om at et annet alternativ som ikke direkte berører vår eiendom og bygningsmasse velges.

Med vennlig hilsen

Kolberg Borettslag

Heidi Virik Brubakken

Styreleder

Lene Lian

Styremedlem

Grete Kolpus

Styremedlem





Høringsuttalelse - ny fastlandsforbindelse

1 INNLEDNING

Foreldregruppa for bygging av nye Labakken skole består av representanter fra 1. til 4. trinn på begge skolene og har trygg skolevei som en av sine viktigste saker. I den forbindelsen inngis dermed følgende høringsuttalelse.

2 BAKGRUNN OG KONKLUSJON

For byggingen av nye Labakken skole er valg av bro eller tunnel av mindre betydning. Det som er sentralt er at begge alternativer er beregnet å gi betydelig økning av trafikk i Amundrødveien og Munkerekkveien.

Amundrødveien og Munkerekkveien er skolevei for barn som skal til Vestskogen skole i dag, og vil være skolevei for barn som skal til den nye skolen på Labakken. Skoleveien oppleves allerede i dag som utrygg, og en økning i trafikk vil ha svært negativ effekt på trafikksikkerheten for skolebarna som er i alderen 6 til 12 år.

Det er derfor tvingende nødvendig å planlegge for og finansiere tiltak for å hindre økt trafikk i Amundrødveien og Munkerekkveien og styrke trafikksikkerheten på strekningen. At «eventuelle tiltak» skal «vurderes» først i neste planfase er uakseptabelt, og det bør allerede nå planlegges for og settes av midler til tiltak, selv om disse først kan konkretiseres i detalj på et senere tidspunkt.

3 SITUASJON

Amundrødveien og Munkerekkveien benyttes i dag som alternativ til Kirkeveien for trafikk til Tønsberg og videre. En vesentlig faktor som bidrar til å gjøre dette attraktivt er at krysset Kjærnsåsveien/Kirkeveien har vikeplikt fra Kjærnsåsveien som bidrar til kødannelse i morgenrushet og gjør det vanskelig å komme ut på Kirkeveien.



Når nye Labakken skole står klar i 2020, vil denne faktoren bli forsterket ytterligere som følge av økt trafikk i forbindelse med den nye skolen, og det må forventes at dette vil føre til økt trafikk i Amundrødveien og Munkerekkveien, både som følge av økt trafikkbelastning i krysset Kjærnsåsveien/Kirkeveien og økt trafikk som sådan når trafikk til og fra Herstad skole flyttes til

Labakken. Det vises i denne forbindelsen til trafikkanalyse utført av Sweco for Nøtterøy kommune, som viser opp mot en dobling av køen i fra Kjæråsveien til Kirkeveien etter at Labakken skole står ferdig.



Ikke minst kan det vises til hovedrapporten for ny fastlandsforbindelse av 15. november 2017 som blant annet sier følgende:

«Munkerekkveien

Beregninger viser at det uansett valg av alternativ eller korridor blir en trafikkøkning i Munkerekkveien. Tellingene viser at det i dag er ca. 2500 i ÅDT på deler av strekningen. Beregninger viser at det etter bygging av en ny fastlandsforbindelse blir ca. 4000 i ÅDT i 2024. Det bør utføres mer datainnsamling og analyser for å se på de trafikale konsekvensene knyttet til denne trafikkøkningen. Eventuelle tiltak på Munkerekkveien må vurderes i neste planfase.»

Allerede i dag anses Munkerekkveien og Amundrødveien som utrygg som skolevei, og en tilnærmet dobling i trafikken som følge av ny fastlandsforbindelse vil forverre situasjonen ytterligere. Fartsgrensene på strekningen er 40 og 50 km/t, men svært mange, ikke minst busser og brøytebiler, holder regelmessig hastigheter på mellom 10 og 20 km/t over fartsgrensen.

Vi velger her videre å peke på to forhold som anses som kritiske. For det første manglende fortau/gang-/sykkelvei i Amundrødbakken frem til krysset Amundrødveien/Fugleveien.



Dette er kritisk for elever som bor langs denne veien, men veien benyttes også av elever bosatt lenger nord, særlig av syklende.

Alternativet til Amundrødbakken er den såkalte «Brekka» som er enden av Vestfjordveien. Som det fremgår av bildet nedenfor er Brekka i teorien en gang- og sykkelvei. I realiteten fremstår den imidlertid som en bilvei og den benyttes som snarvei og gjennomfartsåre selv om det kun er tillatt med kjøring til eiendommene.



At Brekka i tillegg er svært uoversiktlig på grunn av de mange kurvene, gjør den uansett utrygg og at den er svært bratt gjør det vanskelig for biler å manøvrere trygt vinterstid når dette samtidig skal være skolevei. Og det er naturlig nok ingen trøst i at den som måtte kjøre på en elev faktisk kjørte lovlig til eller fra en av eiendommene.



4 TILTAK

Fra vårt ståsted kan det ikke være snakk om «eventuelle tiltak». Tvert imot synes det åpenbart at en kraftig økning i biltrafikken på skoleveien som følge av ny fastlandsforbindelse må foranledige tiltak. Vi er bekymret for at dette blir skjøvet på, for deretter å bli nedprioritert og ikke ha nødvendig finansiering.

Vi foreslår derfor allerede nå følgende tiltak:

- Rundkjøring Kjæråsveien x Kirkeveien
 - En rundkjøring her vil opplagt bedre trafikkavviklingen og begrense kødannelse som ellers fører til økt trafikk vestover over Munkerekka.
- Fartsgrense 30 km/t på hele strekningen fra krysset Amundrødveien/Fugleveien til påkjøring ny fastlandsforbindelse.
- Fartsdempere som reelt sett demper hastigheten.
 - Dagens fartsdempere kan uten problemer passeres i høyere hastighet enn fartsgrensen.
- Fortau, gang-/sykkelvei eller Stavernsløsning i Amundrødbakken.
 - Areal kan tas av eksisterende veibredde ved reduksjon av fartsgrense og smalere vei.
- Sikre krysningspunkter
- Forsterket belysning på kritiske punkter

Under enhver omstendighet må det fastslås uttrykkelig allerede nå i planprosessen at det skal gjennomføres tiltak som følge av forventet økt trafikk i Munkerekka.

Med vennlig hilsen

Foreldregruppa for bygging av nye Labakken skole

Daniel Wikstøl, Kirsten Slotte Birkeland, Hanne Bruu Tonheim, Ingvild Guro Sageng, André Bjørnevog, Geir Vike, Øivind Fadum, Linn-Therese Ugland Bekkevar

Høringsuttalelse - ny fastlandsforbindelse

1 INNLEDNING

Ny fastlandsforbindelse påvirker skoleveien til Vestskogen skole og Vestskogen skole FAU vil med dette derfor inngi høringsuttalelse.

2 BAKGRUNN OG KONKLUSJON

For barna på Vestskogen skole er valg av bro eller tunnel av mindre betydning. Det som er sentralt er at begge alternativer er beregnet å gi betydelig økning av trafikk i Amundrødveien og Munkerekkveien.

Amundrødveien og Munkerekkveien er skolevei for barn som skal til Vestskogen skole i dag og som senere skal til ny skole på Labakken. Skoleveien oppleves allerede i dag som utrygg, og en økning i trafikk vil ha svært negativ effekt på trafikksikkerheten for skolebarna som er i alderen 6 til 12 år.

Det er derfor tvingende nødvendig å planlegge for og finansiere tiltak for å hindre økt trafikk i Amundrødveien og Munkerekkveien og styrke trafikksikkerheten på strekningen. At «eventuelle tiltak» skal «vurderes» først i neste planfase er uakseptabelt, og det bør allerede nå planlegges for og settes av midler til tiltak, selv om disse først kan konkretiseres i detalj på et senere tidspunkt.

3 SITUASJON

Amundrødveien og Munkerekkveien benyttes i dag som alternativ til Kirkeveien for trafikk til Tønsberg og videre. En vesentlig faktor som bidrar til å gjøre dette attraktivt er at krysset Kjærnsveien/Kirkeveien har vikeplikt fra Kjærnsveien som bidrar til kødannelse i morgenrushet og gjør det vanskelig å komme ut på Kirkeveien.



Når nye Labakken skole står klar i 2020, vil denne faktoren også bli forsterket ytterligere som følge av økt trafikk i forbindelse med den nye skolen, og det må forventes at dette vil føre til økt trafikk i Amundrødveien og Munkerekkveien, både som følge av økt trafikkb belastning i krysset Kjærnsveien/Kirkeveien og økt trafikk som sådan når trafikk til og fra Herstad skole flyttes til Labakken. Det vises i denne forbindelsen til trafikkanalyse utført av Sweco for Nøtterøy kommune,

som viser opp mot en dobling av køen i fra Kjæråsveien til Kirkeveien etter at Labakken skole står ferdig.



Ikke minst kan det vises til hovedrapporten for ny fastlandsforbindelse av 15. november 2017 som blant annet sier følgende:

«Munkerekka

Beregninger viser at det uansett valg av alternativ eller korridor blir en trafikkøkning i Munkerekkeveien. Tellingene viser at det i dag er ca. 2500 i ÅDT på deler av strekningen. Beregninger viser at det etter bygging av en ny fastlandsforbindelse blir ca. 4000 i ÅDT i 2024. Det bør utføres mer datainnsamling og analyser for å se på de trafikale konsekvensene knyttet til denne trafikkøkningen. Eventuelle tiltak på Munkerekkeveien må vurderes i neste planfase.»

Allerede i dag anses Munkerekkeveien og Amundrødveien som utrygg som skolevei, og en tilnærmet dobling i trafikken som følge av ny fastlandsforbindelse vil forverre situasjonen ytterligere. Fartsgrensene på strekningen er 40 og 50 km/t, men svært mange, ikke minst busser og brøytebiler, holder regelmessig hastigheter på mellom 10 og 20 km/t over fartsgrensen.

Vi velger her videre å peke på to forhold som anses som kritiske. For det første manglende fortau/gang-/sykkelvei i Amundrødbakken frem til krysset Amundrødveien/Fugleveien.



Dette er kritisk for elever som bor langs denne veien, men veien benyttes også av elever bosatt lenger nord, særlig av syklende.

Alternativet til Amundrødbakken er den såkalte «Brekka» som er enden av Vestfjordveien. Som det fremgår av bildet nedenfor er Brekka i teorien en gang- og sykkelvei. I realiteten fremstår den imidlertid som en bilvei og den benyttes som snarvei og gjennomfartsåre selv om det kun er tillatt med kjøring til eiendommene.



At Brekka i tillegg er svært uoversiktlig på grunn av de mange kurvene, gjør den uansett utrygg og at den er svært bratt gjør det vanskelig for biler å manøvrere trygt vinterstid når dette samtidig skal være skolevei. Og det er naturlig nok ingen trøst i at den som måtte kjøre på en elev faktisk kjørte lovlig til eller fra en av eiendommene.



4 TILTAK

Fra vårt ståsted kan det ikke være snakk om «eventuelle tiltak». Tvert imot synes det åpenbart at en kraftig økning i biltrafikken på skoleveien som følge av ny fastlandsforbindelse må foranledige tiltak. Vi er bekymret for at dette blir skjøvet på, for deretter å bli nedprioritert og ikke ha nødvendig finansiering.

Vi foreslår derfor allerede nå følgende tiltak:

- Rundkjøring Kjæråsveien x Kirkeveien
 - En rundkjøring her vil opplagt bedre trafikkavviklingen og begrense kødannelse som ellers fører til økt trafikk vestover over Munkerekka.
- Fartsgrense 30 km/t på hele strekningen fra krysset Amundrødveien/Fugleveien til påkjøring ny fastlandsforbindelse.
- Fartsdempere som reelt sett demper hastigheten.
 - Dagens fartsdempere kan uten problemer passeres i høyere hastighet enn fartsgrensen.
- Fortau, gang-/sykkelvei eller Stavernsløsning i Amundrødbakken.
 - Areal kan tas av eksisterende veibredde ved reduksjon av fartsgrense og smalere vei.
- Sikre krysningspunkter
- Forsterket belysning på kritiske punkter

Under enhver omstendighet må det fastslås uttrykkelig allerede nå i planprosessen at det skal gjennomføres tiltak som følge av forventet økt trafikk i Munkerekka.

Med vennlig hilsen

Vestskogen skole FAU



Vestfold fylkeskommune
Postboks 2163

3103 TØNSBERG

Høringsuttalelsen blir også sendt i e-post: firmapost@vfk.no

1

Vear, 2. februar 2018

«NY FASTLANDSFORBINDELSE FRA NØTTERØY OG TJØME»

På vegne av Samarbeidsutvalget ved Vear skole oversendes nedenstående høringsuttalelse på alternativene til ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme. **FAU ved Vear skole støtter denne høringen.**

Vår høring vil dreie seg om forhold knyttet til økt trafikk på FV 303, informasjon om forventet vekst i elevantall og sikker skolevei for barna i et fremtidsrettet perspektiv.

UTTAELSE OM VIRKNINGER OG KONSEKVENSER HVIS VALG AV HENGEBRU:

Alternativ 16730 – Senketunnel, vil ikke få konsekvenser for trafikk eller skolevei, og derfor vil vår høring ha fokus på alternativ 11500 – Hengebru. Vårt mål er at skolebarna på Vear for fremtiden skal ha en sikker skolevei uten unødig mye støy og forringet luftkvalitet. Vi håper å bringe inn mer informasjon om elevantall og fremtidige planer i lokalsamfunnet, som belyser FV 303 og forventet trafikkvekst og som belyser hengebruas uheldige konsekvenser i forhold til Bekkeveien og forventet trafikkvekst.

Samarbeidsutvalget (SU) deltok på møtet som ble arrangert av Vear og Rakkevik Vel på Vear den 25.01.2018. Vi baserer vår høring på info gitt av Vegvesenet i dette innbyggermøtet, på hovedrapporten om fastlandsforbindelsen samt Transportøkonomisk Institutt's anbefaling i rapporten «Over eller under vann – vest eller nord?»

Beskrivelse av dagens forhold for skolen knyttet til trafiksikkerhet og FV 303:

Statens Vegvesen har i sine trafikkmålinger en oppgitt trafikk på 6.000 ÅDT målt i 2016. Dette er en gjennomsnittlig trafikkmåling, og viser derfor ikke trafikken på spesifikke klokkeslett, for eksempel om morgenen når innbyggere skal på jobb og barn skal til skolen. Trafikken er spesielt tett på morgenen og på ettermiddagen. På Vear opplever vi også at trafikken har økt. Dette kan skyldes flere forhold, som eksempelvis innført bompengavgift på E18, en formidabel utbygging på Brunstad, økt vekst på Torp flypass m.v. Se også vår redegjørelse nedenfor om vekst i elevantall på Vear skole kommende år.

Vi opplever daglig farlige kryssninger av barn over FV 303. Veien har kun gang/sykelsti på andre siden av veien for skolen. Det er imidlertid en undergang som er ment brukt for skoleelevene. Denne er om vinteren fylt av is og vann, og det er mange som ikke bruker den. Det oppleves enklere å krysse veien.



Av denne grunn har Vegvesenet satt opp markerte felt for fotgjengere med ekstra lys og maksfart 40 km/timen. Dette hjelper noe på dagens situasjon. Skolen har også på noen tidspunkt skolepatruljer ute, men dette er barn som skal passe på barn, og patruljene har ikke nok dekning til å stå der til alle tider når for eksempel mindre barn går hjem fra skolen. Derfor karakteriserer vi dagens trafikksituasjon som trafikkkfarlig for skolens elever og for barna som går på SFO. For ordens skyld nevnes at Vear skole er en 1.-10. skole.

Kommende utvidelse av skolen:

Det er viktig å opplyse om at skolen på Vear er i endring. Som kjent ble Vear som følge av grensejustering innlemmet i Tønsberg kommune fra 01.01.2017. Vear skole har blitt utnevnt som nærskole for alle barneskole- og ungdomsskoleelever fra Hogsnes/Bjelland/Smørberg. Vear skole har i tillegg nettopp blitt utnevnt som nærskole for alle ungdomsskoleelever fra Sem gjeldende fra skoleåret 2018/19. På grunn av suksessive overganger for barn som allerede går på andre skoler, tar det noen få år før økningen får full effekt.

Skolen har pr i dag 360 elever, men allerede i år 2022 vil skolen ha økt med nesten 200 elever – til 550 elever (jfr. Tønsberg kommunes prognoser). Flere elever betyr mer trafikk av barn som blir bragt og hentet, men det betyr også at flere barn og unge vil ferdes på sykkel eller gående langs FV 303.

Kommende trafikkvekst på Vear som følge av hengebru:

Vi registrerer at Vegvesenet på denne siden av fjorden ikke har tilstrekkelig gjennomarbeidede løsninger. I brualternativet foreligger det planer om stenging av Hogsnesbakken. Dette løser imidlertid ikke trafikkproblemene på Vear. Som følge av at brua i stedet leder trafikken fra nytt kryss ved Smørberggrønningen opp gjennom tettbebygd boligfelt i Bekkeveien på Vear, så flyttes trafikkproblemet kun inn i et nytt boligfelt. I tillegg fører brua til nyskapt trafikk ved at nytt reisemønster kan innføres til og fra Vear og Nøtterøy. Vegvesenet har ikke målinger i Bekkeveien, men anslår 1000 ÅDT (årsdøgnstrafikk) pr. i dag. Ny trafikk – hvis bruløsning blir valgt – er anslått til 10.500 ÅDT.

I nåværende løsning er det foreslått at Bekkeveien blir stengt sannsynligvis fordi ny gang-/sykkelsti er planlagt på sydsiden av den nye veien. Dette betyr at trafikken på Vear må snus. Dette gjelder totalt ca 350 boenheter som når de skal nordover (i retning Tønsberg, Sem, E18, Horten etc). De må kjøre sydover og komme ut lenger ned langs FV 303. I dag bruker tungtrafikk Bekkeveien for å komme til industriområdet. Totalt betyr dette at en stenging av Bekkeveien vil medføre mange flere biler fra boområder på Vear og tungtransport, vil kjøre forbi skolen og SFO. Det er anslått en trafikkøkning ut fra 2016 på 4.000 ÅDT (jfr. hovedrapporten) eller 3.500 ÅDT som tallet var justert til på infomøtet. Vi anser også at som følge av at det ikke planlegges bompenger langs FV 303, vil mange fra Nøtterøy velge å kjøre over Vear når de skal sydover.

Kommende trafikkvekst på Vear knyttet til andre forhold:

Disse forholdene er ikke utredet i Vegvesenets hovedrapport, og derved ikke tatt høyde for i ÅDT-beregningen langs FV 303:

- Utbygging av boligfelt på Vear og Firingen. Begge byggefelt får Vear skole som sin nærskole. Totalt dreier det seg om ca. 450 boenheter.
- Ny kommunedelplan for Vear/Hogsnes/Bjelland kommer så snart fastlandsforbindelsen er bestemt. Denne kan endre trafikkmønsteret mellom boområdene, og føre til høyere trafikk.
- Nytt sykehjem er under planlegging på Hogsnes og vil føre til flere arbeidsplasser og mer trafikk.



- En gigantutbygging på Oslofjorden Convention Center. Det er juni 2017 åpnet to hoteller, men tretten hoteller til er planlagt sammen med idrettsanlegg, badeanlegg etc. I år 2021 ferdigstilles investeringer på totalt 3 milliarder, jfr. hjemmesiden til OCC. Denne økningen vil medføre en svært høy trafikkøkning.

Man kan håpe på at FV 303 blir utredet og utbygd som følge av ovennevnte, men fakta er at det ikke ligger noe midler til denne utvidelsen hvis brua blir valgt. Vegvesenet opplyser at de mener at FV 303 skal tåle belastningen. Vi tror at trafikkanslagene er for lave, og vi mener at å velge bruforbindelsen sammen med annen type trafikkvekst, vil bety uforsvarlige sikkerhetsforhold for barna som går på skole og SFO. Vi ser også at Sandefjord kommune i formannskaps sak av 12.01.2018 har foreslått innhold i sin høringsuttalelse. Her fremkommer også en bekymring for trafikkøkningen på FV 303 som følge av bruløsningen.

Vegvesenet la frem en annen løsning for trafikkavvikling på infomøtet på Vear. I dette forslaget stengte man ikke Bekkeveien som først antatt, men velger å åpne den slik at biler fra Bekkeveien og fra Liaveien kan kjøre rett ut i gang-/sykkelveien for så å komme ut i den nye trafikkerte veien. Med dagens fokus på sikkerhet og myke trafikanter i veiplanleggingen, mener vi at denne løsningen ikke er sikkerhetsmessig forsvarlig.

Dette viser at det p.t. ikke foreligger noen god løsning for trafikkavviklingen på Vear som følge av den foreslåtte bruløsningen.

Transportøkonomisk institutt:

Vi har avventet vår høring fordi vi ønsket å lese rapporten fra TØI (Transportøkonomisk Institutt) som ble bestilt fra Vestfold Fylkeskommune. De har vurdert effekten av hengebru eller senketunell ut fra næringsliv og konkurransekraft. De har vurdert tidsbesparelser for de reisende, pendling, regionforstørring samt by- og arealutvikling. Konklusjonen er at senketunnel kommer best ut ifm tidsbesparelser for dagens pendlere fra Nøtterøy og Tjøme. Alternativet for hengebru gir kun best effekt for området Vear med strekningen til Lahelle, men fordi det er så få arbeidsplasser og bosatte på strekningen er potensialet begrenset. Senketunnel-alternativet gir størst regionforstørring når det gjelder arbeidsplassstilgang. En måtte etablere 11 000 arbeidsplasser ved Vear for at traseene skulle gitt samme effekt.

Det var opplysende å lese at det for reisende fra Nøtterøy som skal sydover, vil ta kortere tid (på grunn av høyere fartsgrense) ved å kjøre E18 enn å kjøre sydover via Vear.

I rapporten har man imidlertid ikke tatt hensyn til bompengeforskjellene, og vi tror derfor at mange av den grunn vil velge å kjøre over Vear samt at veien i avstand er kortere enn via E 18.

Vi vurderer rapporten til å være et viktig grunnlagsdokument å fatte videre beslutninger ut fra.

Forslag til løsning:

Vår anbefaling nedenfor går på å velge senketunnel mellom Kaldnes og Korten fremfor hengebru.
Hvis allikevel hengebru skulle bli valgt, har vi følgende forutsetninger som må legges til grunn:

- Eksisterende FV 303 må legges om, slik at den blir flyttet til områdene vest for Vear skole.
- Av sikkerhetsmessige og trivselsmessige årsaker for skolebarn og andre myke trafikanter, anbefales at nåværende FV 303 gjøres om til miljøgate gjennom hele Vear og fram til kommunegrensen.
- Ny og sikker skolevei for barna fra Hogsnes/Bjelland over Firingen til Bruaåsen, anlegges.



- Den nye veien fra Smørbergrønningen til nåværende rundkjøring på Vear, og eventuelt fram til området ved dagens bussluse, bør vurderes løst med å senke veien ved å lage den som en miljøtunnel (kulvert)

Ovennevnte forslag til løsning vil bety at alternativ 11500 – hengebru, blir betraktelig dyrere. Dette betyr at de to alternativene sannsynligvis vil bli mer likeverdige når det gjelder de prissatte konsekvensene. Vi mener at trafikksikkerhet, bomiljø/nærmiljø, trivsel og skolevei for kommende generasjoner bør vektes tungt i valg av alternativ.

Anbefaling og konklusjon:

Vi ser klare ulemper for skolevei, trivsel/miljø og sikkerhet for barn og unge på Vear som følge av brualternativet. Støyplager og senkestøv vil øke betraktelig med økt trafikk. Det ligger ikke midler til utbedring av FV 303 i bypakken, og det er ikke tilfredsstillende løsninger for å avhjelpe trafikken på Vear i nåværende planer. Å åpne Hogsnesbakken (som alternativ til å lede trafikken til Bekkeveien) vil bety mindre trafikk i Bekkeveien, men vil ikke avhjelpe trafikkveksten i særlig grad langs FV 303 – som i dag er dagens skolevei. Når bompengene i 2040 (eller tidligere) blir fjernet, vet vi at trafikkøkningen blir formidabel.

Med barn og unges sikkerhet og velferd i mente, mener vi at alternativ 11500 bør velges bort.

Vi anbefaler i stedet alternativ 16730 – Senketunnel i tråd med TØI's rapport og ut fra måloppnelse i Bypakke Tønsberg.

Med vennlig hilsen

Samarbeidsutvalget ved Vear skole

Kirsti N. Søyland

Kirsti Nilsson Søyland
leder av SU og politisk representant

Kristine E. Rydningen

Kristine Rydningen
medlem av FAU og representant i SU

Syver Solbakken Hole

Syver Solbakken Hole
fra elevrådet – representerer B-trinnet

Berit Andersen

Berit Andersen
ansattrepresentant for andre ansatte

Anette Liverød

Anette Liverød
leder av FAU og representant i SU

Jan Erling Losnedal

Jan Erling Losnedal
rektor og sekretær i SU

Halvor Halle Christiansen

Halvor Halle Christiansen
fra elevrådet – representerer U-trinnet

Steinar Landa

Steinar Landa
ansattrepresentant for lærerne



VEAR IDRETTSFORENING

Vear idrettsforening

Vestfold fylkeskommune
Postboks 2163
3103 TØNSBERG
firmapost@vfk.no

Vear 8. februar 2018

HØRINGSSVAR - NY FASTLANDSFORBINDELSE FRA NØTTERØY OG TJØME

På vegne av Vear idrettsforening (Vear IF) oversendes nedenstående høringsuttalelse på alternativene til ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme. Vear IF er en upolitisk organisasjon og tar ikke stilling til selve valget mellom bru og senketunnel, men i tilfelle alternativ 11500 bruløsning blir valgt vil Vear IF påpeke den kraftige trafikkveksten dette vil medføre gjennom Vear og vårt idrettsanlegg.

Innledning

Vear IF har ca. 770 medlemmer og rekrutterer medlemmer fra hele nærområdet: Vear, Rakkevik, Smørberg, Bjelland og Hogsnes, samt barn og unge fra Melsomvik og Sem.

Vi fokuserer på breddeidrett og tilbyr idrettsskole for de minste, håndball, fotball, discgolf, klatring og trimgruppe. Våre anlegg syd på Vear har beliggenhet på begge sider av fv. 303, med hhv. 11'er gressbane og 7'er kunstgress på østsiden, og idrettshall og klubbhus m/garderober, 3 fotballbaner og lysløype med skileikanlegg og discgolfbane på vestsiden av fv. 303, i nær tilknytning til Vear skole.

Ved grensejusteringen 1.1.2017 ble Vear en del av Tønsberg kommune. Dette innebar at Vear og Hogsnes/Bjelland ble del av samme kommune med et nytt stort potensiale for en positiv utvikling av det samlede området som et godt bo- og nærområde. Det er viktig for Vear IF at valg av fastlandsforbindelse vil bidra til dette.

Økt trafikk

I alternativ 11500 bruløsningen er det planlagt ny tilknytningsvei fra Smørberg og opp til rundkjøring nord på Vear. Dette vil medføre en kraftig økning i gjennomgangstrafikken til Nøtterøy/Tønsberg over Vear. Samtidig stenges Bekkeveien for tilførselstrafikk fra nærliggende boligområder. Denne trafikken vil da bli kanalisert ut på fv. 303 syd på Vear og medføre økt trafikk nordover.



VEAR IDRETTSFORENING

Vi er svært bekymret for den økte trafikken på fv. 303 gjennom Vear framover. Dette er en allerede sterkt belastet fylkesvei, med skoler, barnehager, nærbutikk og idrettsanlegg lokalisert langs veien. Trafikkveksten vil med stor sannsynlighet øke betydelig i årene som kommer. Ferdigstillelse av OCC's hotell- og idrettsanlegg på Brunstad, planlagte og ferdig regulerte store boligområder på Vear Syd, Firingen, i Melsomvik og i Stokke sentrum nord har et volum som innebærer en betydelig trafikkvekst på fv. 303 fra Melsomvik til Jarlsberg. Idrettsforeningen legger da til grunn at både Stokkes befolkning og ikke minst Melsomviks befolkning har Tønsberg som det primære arbeidsmarked og handelsby. Beliggenheten til disse områdene gjør fv. 303 til den foretrukne og raskeste veien mot Tønsberg og Færder. Det er ingen tvil om at en bru mellom Ramberg og Smørberg vil medføre ytterligere økning langs denne hovedferdselsåren. Vi er derfor både overrasket og sjokkerte over at det verken er planlagt trafiksikkerhetstiltak eller alternative omkjøringsalternativer forbi Vear i alternativ 11500 bruløsningen.

Dette alternativet er som det foreligger uakseptabelt for Vear IF!

Løsning på problemstillinger knyttet til fv. 303 over Vear

Dersom bruforbindelse blir valgt MÅ det lages en komplett trafikkavviklingsplan for hele Vear. Fv. 303 har allerede i dag mye næringstransport og gjennomgangstrafikk fra Sandefjord/Stokke gjennom lokalområdet, og har etter vår mening ikke kapasitet til ventet økning. Trafikken går rett gjennom «hertet» av Vear med barnehage, skole og idrettshall/garderobeanlegg på den ene siden av veien og de mest brukte fotballbanene og store boligområder på den andre siden. Trafikkavviklingsplan bør etter vår mening vurdere alternative traseer for ny fv. 303 utenom Vear. Enten i dagtrasé/tunell fra Bruaåsen i sør, dreie øst under Vear og kobles sammen med ny vei ved Smørberg for alternativ 11500, eller fortsette direkte i planlagt tunell under Hogsnesåsen for alternativ 16730.

Det må lages en løsning som gjør det mulig å bo på Vear og som gir alle barn og voksne på Vear mulighet!

Konklusjon

Vi mener at det for alternativ 11500 bruløsning må utredes og planlegges for at «Ny» trafikk ikke må gå gjennom Vear Sentrum, men ledes utenom. For at politikerne skal ha et best mulig og korrekt kostnadsbilde når de skal foreta sitt valg, mellom alternativ 11500 Bru og alternativ 16730 Senketunell, bør både trafiksikkerhetstiltak og ny «områdeplan for trafikkavvikling på Vear kostnadsberegnes og legges inn i prosjektet.

På vegne av styret i Vear IF

Sign.

Sølvi Melvold Gjennestad

Leder Vear IF

Vestfold fylkeskommune

Postboks 2163
3103 Tønsberg
firmapost@vfk.no

Uttalelse til ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme

I forbindelse med høringsrunde for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme ønsker Kjelle Vel å fremheve alternativet med hengebru mellom Ramberg og Smørberg som det beste alternativet ut fra følgende vurdering:

- ☐ Grunnlag for forsterket sentrumsnær byutvikling gjennom at areal på Korten frigjøres
- ☐ En «ringveiløsning» som ikke ligger tett på eksisterende byområde gir over tid et større rom og fleksibilitet for utvikling i randsonen av sentrum
- ☐ Senketunnel med tilhørende veiløsning vil være i svært nær kontakt med et tett befolket bomiljø
- ☐ En sentrumsnær løsning med senketunnel i parallell med stengning av flere sentrale veiaksler i Tønsberg sentrum vil sette ekstra stort press på trafikkavvikling gjennom Kjellekrysset, og samtidig begrense gjennomføring av tilretteleggingstiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange
- ☐ Ramberg – Smørberg alternativet er det alternativet som sammen med Ringvei Nord tunnelen gir best samlet synergi ved at man unngår en videre fortetning av trafikk i Kjellekrysset, og gir en balansert trafikkspredning i hele Tønsberg området
- ☐ Bedre trafikkavvikling og spredning på geografisk adskilte områder, og hvor man unngår å kanalisere gjennomgangstrafikk inn mot sentrum, noe som også vil legge til rette for et robust og effektivt kollektivtilbud
- ☐ Bedre samfunnssikkerhet ved at man ikke etablerer Kjellekrysset som et ensidig kritisk punkt ved en eventuell hendelse, men i stedet bygger en redundant løsning i uavhengige veiaksler
- ☐ Erfaringer med Ringvei Nord tunnelen visere relativt hyppig stengning på grunn av vedlikehold eller hendelser, noen som vil være en sannsynlig situasjon også med en senketunnel
- ☐ Mulig for skalerbarhet og bedre muligheter for videre kapasitetsutvidelse om noen år
- ☐ Senketunnel vil gi trafikk tett på Ramsarområdet ved Ilene, med mulig negativ påvirkning på en rekke områder
- ☐ Senketunnelen med videre veiutvidelse vil kreve tap av dyrket mark langs Semslinna og Jarlsberglinna

For Kjelle som vårt nærområdet vil Ramberg – Smørberg alternativet videre være å foretrekke basert på følgende direkte forhold:

- ☐ Byutvikling i stedet for trafikkmaskin på Korten
- ☐ Byen ”kommer til oss”
- ☐ Mindre trafikkstøy

Ingen av de to skisserte alternativene vil forøvrig alene gi en fullgod trafikkavvikling for Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme. En videre forbedring av trafikkavvikling mot Kilen er nødvendig for å gi en bedre fordeling av trafikken på begge sider av Tønsberg sentrum, og videre bidra til at Ringvei Nord tunnelen kan inngå som en del av en faktisk ringvei.

Alternativet med hengebru mellom Ramberg og Smørberg vil samtidig som det bidrar til å avlaste kanalbroen, være det beste alternativet for å avlaste veinettet gjennom Tønsberg, og legge til rettet for forbedret kollektivtilbud i regionen.

Med vennlig hilsen
Kjelle Vel

Pål Egeland

Teglhagen Velforening v\ styret.
3125 Tønsberg
styret@teglhagenvel.no

Vestfold Fylkeskommune
Postboks 2163
3103 Tønsberg

07.02.2018

Høringsuttalelse fra Teglhagen Velforening (Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme).

Teglhagen velforening ligger i Tønsberg mellom Kjelleveien (Fv 308) i Vest og Farmannsveien i Øst, og strekker seg fra Tallak og ned mot Korten. Antall innbyggere øker, da det bla. bygges større leilighetskompleks de neste årene, og det vil om få år bli over 300 boenheter i Velforeningens område.

Valget står nå mellom to alternativer ift ny fastlandsforbindelse; Bro eller tunnel. Teglhagen velforening går imot tunnel (trasé: 16730). Teglhagen Vel ønsker broløsning (trasé: 11500).

I tillegg støtter vi Nordbyen Vel styres høringsuttalelse datert 21. januar 2018. Velforeningen er oppriktig bekymret for forringelse av bomiljø dersom valg av fastlandsforbindelse ender opp med tunnel.

Vi ønsker å belyse noen av de konsekvenser som kommer som følge av å velge tunnel trasé, og håper at dette vil kunne få beslutningstakere/politikere til å tydeligere se konsekvensene av tunnel over byfjorden og ev. hvilke innvirkninger det vil ha for Teglhagen /Korten området i uoverskuelig fremtid.

Det ventes betydelig økning i biltrafikken via tunnel i tillegg til buss- trasé som vil gå gjennom Slottsfjellstunnelen ift hva som er idag.

Det vil skape ytterligere trafikkforurensning og støy på nærliggende boliger til veien, ifølge kart utarbeidet av Statens vegvesen. Det ligger bla en offentlig lekeplass innenfor gul støysone. (den ligger ikke i støysone pr dags dato). Lekeplassen er forøvrig betydelig rustet opp de siste årene og vil bli ytterligere rustet opp i 2018 pga økt tilflytting til området.

Støyskjerming må utbedres betraktelig. Kan erverv av de mest utsatte eiendommene være aktuelt? Idag står støyskjermene langs Kjelleveien inne på privat eiendom, disse bør flyttes til tomtegrensen. Noen av eiendommene vil få økt støyforurensning til rød sone, og dette må SVV gjøre gode tiltak for å utbedre og redusere. Men samtidig ikke skjerme for utsikten utover sjø og Ramsar området. Den nye veitraséen må ikke ligge høyere i terrenget enn det den eksisterende veien gjør idag, da dette er med på å redusere støy. Det beste hadde selvsagt vært å legge veien i kulvert med betongdekke, dersom grunnforholdene tillater det.

Nærheten til Grevestien til Illene naturreservat må ikke forringes. Dagens stier langs sjøen/ Ramsar området må opprettholdes. Det er og viktig å ta vare på området fra gamle maskinistkolen og bort til kajakklubben. Dette er et område som brukes til rekreasjon av mange og skaper en flott nærhet til sjøen.

Økt sikkerhet ved kulvert/undergang sykkelsti. Her vil det bli trafikkfarlig spesielt for gående/syklende som lett kan komme opp i farlige og uønskede hendelser. Utgangen av undergangen må utformes på en slik måte at den er oversiktlig for gående og for syklende. Det samme gjelder gangfelt som krysser busstrasé mot slottsfjelltunnelen.

Traséen hvor veien skal gå mot tunnelen, ligger i sone hvor det har vært fyllplass/søppeldyngje, og hvor det i tillegg nok må påregnes arkeologiske utgravninger.

Anleggsperioden kan være ekstremt belastende med anleggsmaskiner som går til alle døgnets tider. Det forurenses på mange måter; lyd, luft og vibrasjoner. Her må det settes igang tiltak som reduserer belastningen for de som bor i området. Ev. økonomisk kompensasjon pga støv/støy.

De massene som blir fjernet fra sjøbunnen må transporteres vekk via sjøveien (lekter/mudringsskip) og ikke med lastebil da dette vil bety en betydelig belastning på nærområdet og det øvrige veinettet.

Sannsynligvis, i produksjonsfasen av tunnelseksjoner, vil en senketunnel kreve store arealer på land. Disse seksjonene bør fraktes med skip og ikke produseres lokalt pga båndlegging av store arealer i nærområdet til Teglhagen vel.

Tunnel vil komme i konflikt med Bane NOR's forslag om jernbanetrasé gjennom Tallak og over i bro til Smørberg. Minner om at BaneNor sine jernbaneplaner er forankret i Norsk transportplan og derfor antagelig vil få høyere prioritet dersom denne jernbanetraséen blir valgt fremfor over jernbanetrasé parallelt med Kanalbrua.

Her er det i tillegg fare for utvidet anleggsperiode i Teglhagenområdet hvis både Statens vegvesen og Bane Nor skal sette i gang bygging av en kombinasjon av bro og tunnel fra Korten.

Idag er det mange som arbeider i store kontorbygg i området. Mange av de som jobber og besøker disse virksomhetene kommer med personbil og parkerer på parkeringsplassen der det er planlagt rundkjøring. Hvor skal disse parkere i fremtiden? Det er planlagt forretningsbygg på parkeringsplassene ved Statens Park på Korten, dette vil skape ytterligere press på parkeringsplassene langs veiene i Teglhagen. Det bør legges opp til flere busstopp, for ev. å avlaste gateparkering, samt innføre beboerparkering i Teglhagen.

Vedlikeholdskostnader for tunnel er satt til 17 millioner pr år. Vil vedlikeholdskostnadene øke over tid?, og hva med spådde klimaendringer hvor det er forventet at havnivået stiger de neste 100 årene? Er det gjort betraktninger ift et scenario med økt normalvannstand og *stormflo*?

Teglhagen Velforening vil for øvrig stille spørsmålstegn til at «Øst-alternativet» er lagt dødt (parallell kanalbro feks). Denne løsningen vil, etter vår mening, være den mest fornuftige, og minst miljø-ødeleggende løsning på Tønsbergs og Færders trafikkutfordringer. Samtidig som den vil spare befolkningen for store utgifter i mange tiår fremover.

Til slutt vil vi takke prosjektgruppen i Statens vegvesen for god informasjon, rask kommunikasjon, åpne møter og gode kaker underveis i prosessen.

Med hilsen Styret i Teglhagen velforening.

Vestfold fylkeskommune
Postboks 2163

3103 TØNSBERG

Høringsuttalelsen blir også sendt i e-post: firmapost@vfk.no

Vear, 8. februar 2018

«NY FASTLANDSFORBINDELSE FRA NØTTERØY OG TJØME»

På vegne av Vear og Rakkevik Vel, Østskogen borettslag og Myrhamna eierlag oversendes nedenstående høringsuttalelse på alternativene til ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme.

Vår uttalelse vil være delt i tre, inklusive en anbefaling til slutt:

- 1) Spesiell uttalelse om virkningene og konsekvensene for Vear knyttet til brualternativet
- 2) Generell uttalelse og anbefaling ut fra målsettingene i bypakka
- 3) Vår anbefaling og konklusjon

DEL 1 – UTTAELSE OM VIRKNINGENE OG KONSEKVENSENE FOR VEAR

Konsekvensene for Vear omtales ut fra alternativ 11500 (hengebru).

Den nye trafikkløsningen vil legge begrensninger på ny kommunedelplan:

Som kjent ble Vear innlemmet i Tønsberg kommune fra 01.01.2017. Det foreligger planer om ny kommunedelplan for å samle den nye delen av kommunen (Vear/Hogsnes/Bjelland/Smørberg) med felles sentrum, og håpet er å åpne buss-slusa i Skogroveien/Bjellandveien og få en ny trafikkløsning som medfører korte avstander/tilgjengelighet mellom boområdene. Dette vil medføre mer trafikk, se kommentarer nedenfor.

Tønsberg kommune kan imidlertid ikke sette i gang arbeidet med ny kommunedelplan før fastlandskorridor er valgt, fordi alternativ 11500 vil legge føringer for hva vi i fremtiden kan utvikle. Dette gjelder også planer for hvilke områder som kan bygges ut, hvor handelssentrum, samlingsplasser, grøntarealer mv. skal ligge.

Vi anser at nåværende trafikkløsning som følge av brua og andre forhold, vil føre til følgende konsekvenser for innbyggerne på Vear:

Trafikkøkning som følge av bruløsning og andre forhold:

Sitat fra Steinar Aspen, prosjektleder Fastlandsforbindelsen om kommende trafikkøkning:
«Dere har grunn til å være bekymret for Vear» Infomøte i Tønsberg 18.01.2018.

- **Man løser ikke trafikkproblemene, men flytter dem sydover...**

Vi ser at det er en fordel for husstandene i Hogsnesbakken at veien blir stengt for gjennomgangstrafikk. Dette har beboerne ventet på i mange år. Med nåværende nye løsning flytter man imidlertid trafikkproblemet sydover til den nordre delen av Bekkeveien og langs FV 303 i stedet. Man flytter problemet inn i annet tettbebyggt område, og oppretter et nytt «Hogsnesbakkeproblem» der, samtidig som bruløsningen også skaper ny trafikk.

- **Veksten i trafikken i Bekkeveien vil øke betraktelig.** Man har ikke målinger i dag på ÅDT (årsdøgntrafikk) i Bekkeveien, men Vegvesenet anslår at trafikken i dag er på 1.000 ÅDT. Den nye trafikken er anslått til 10.500 ÅDT.

Sitat fra en av Vegvesenets representanter på innbyggermøte på Vear den 25. januar 2018.
«I Bekkeveien blir det en dramatisk trafikkøkning».

- **Usikre tall om dagens trafikkbelastning (ÅDT) i Hogsnesbakken og langs FV 303:**

På våre spørsmål til Vegvesenet har vi fått oppgitt ulike opplysninger om trafikkbelastningen i Hogsnesbakken. Tallet 10.000 ÅDT går igjen, men oppgis på ulike trafikkteilsteder. Vi har ett skriftlig svar hvor det står oppgitt 10.000 ÅDT fra 2017 i selve Hogsnesbakken, mens på infomøte på Vear den 25.01.2018 sier man at det i 2016 ble målt ca. 10.000 biler ved avkjøringen til Hogsnes/Bjelland, og at det på veien forsvinner ca 4.000 biler før neste trafikkteilsted utenfor Vear skole. Trafikken utenfor skolen er i 2016 telt til 6.000 biler.

Vi mener at Vegvesenets anslag i ÅDT i 2017 er for lave. Opplevelsen av trafikkmengden tilsier at det har vært en markant trafikkvekst ifølge innbyggere som har bodd i Vear/Hogsnes-området i flere tiår.

Etter talletidspunktet i 2016, vet vi at fra 2017 har alle barn på Hogsnes/Bjelland fått Vear som sin nærscole. Dette har gitt en økning i trafikken. Avviklingen av bompengeringen i Tønsbergområdet, har gitt en generell trafikkvekst på 8% ifølge Vegvesenet. I tillegg er bompengereinnkreving på E18 i full drift, og innbyggere på Vear kommenterer ofte den merkbare trafikkøkningen både i Hogsnesbakken (hvor køen på morgenen enkelte dager kan stå helt fra Jarlsbergkrysset og opp hele bakken) samt at trafikken har økt betraktelig gjennom Vear på FV 303.

Fra personer som i mange år har jobbet for å få en løsning på trafikkproblemet i Hogsnesbakken, blir det opplyst at de for mange år siden fikk informasjon fra Statens Vegvesen om en trafikk på 9.000 ÅDT i selve Hogsnesbakken. Etter dette har trafikken økt betraktelig. Framtidig økning behandles nedenfor. Vi etterspør derfor nye trafikkteilinger som tar for seg trafikken i selve Hogsnesbakken, i dagens Bekkevei, et punkt i nærheten av skolen og evt. syd for avkjøringen til Vearåsen. Trafikkteilingene bør gjennomføres over en lengre periode.

- **Nyskapt trafikk som følge av hengebru:**

På infomøtet sier Vegvesenet at ny hengebru vil medføre 10.500 biler inkl. nyskapt trafikk i år 2024. Som følge av at Hogsnesbakken blir stengt, blir denne trafikken ledet videre sørover på FV 303 forbi barnehage, SFO, butikk, skole, idrettshall, idrettsanlegg og ungdomsklubb. Ifølge ny info på møtet på Vear ble det sagt at forskjellen utenfor skolen vil bli en økning fra 2016 til 2024 på 3.500 ÅDT (fra 6.000 til 9.500 ÅDT). I hovedrapporten fremgår det imidlertid at økningen er 4.000, jfr. kartet på s 107 (fra 6.000 til 10.000 ÅDT). Opplysningene om tallene har derved endret seg noe. Tallene er beregnet for 2024 med forutsetning om at bompengereinnkreving er i gang. Vi mener vi har viktig informasjon og innspill til justering av disse tallene, *se punktet om fremtidige beregninger av årsdøgntrafikk nedenfor.*

- **Når bompengene fjernes:**

Når ny vei er nedbetalt, fjernes vanligvis bommene. Og vanligvis skjer det tidligere enn man har anslått fordi veien blir nedbetalt raskere enn forventet. I dette tilfellet er det anslått i 2040. Da kan vi forvente en formidabel økning av trafikken ifølge beregningene i hovedrapporten og i henhold til opplysninger på infomøtet på Vear. Da er tallene ved bunnen av Hogsnesbakken (før avkjøringen til Bjelland/Hogsnes) oppgitt til 23.000 ÅDT, og tallene utenfor skolen er økt med 7.000 ÅDT.

- **Fremtidige beregninger for årsdøgntrafikk (ÅDT):**

Det er avgjørende viktig at Vegvesenets fremtidige beregninger av trafikkb belastning er mest mulig basert på hvilken utvikling dette området kan forvente, og hvilke vedtak som allerede er fattet. Nedenstående info bør bidra til at prognosen for trafikkveksten økes:

Her nevnes viktige forhold som vil øke trafikken på Vear!

- **Utbyggingsplaner på Vear syd (i retning Sjustokk).** Mens Vear fortsatt lå i Stokke kommune ble det vedtatt utbygging av boliger på et 106 daa område i tillegg til Bekkeløkkå som er under utbygging (26 daa). Totalt et anslag på ca. 230 boenheter. Utbyggingen er i gang, og de første boligene er innflyttet og flere er solgt i 2017. For Vear syd vil det bety en økning på ca. 700 innbyggere med dertil tilhørende trafikk.
- **Utbyggingsplaner på Firingen.** Tønsberg kommune har vedtatt utbygging av nytt boligfelt på Firingen på et 103 daa område. Det er anslått ca. 206 boenheter i saksdokumentene. Det er trolig at disse kan få utkjøringsvei mot Vear. Totalt vil dette bety en økning på ca. 600 innbyggere med dertil tilhørende trafikk. Alle elever fra Firingen får Vear skole som sin nærscole, og vil uansett måtte kjøres på FV 303. Bygging er ikke startet enda.
- **Ny kommunedelplan for området Hogsnes/Bjelland/Vear.** Som nevnt innledningsvis er det ønsket om at Hogsnes/Bjelland/Vear får felles sentrum og lett adkomst til hverandre, jfr. at Tønsberg kommune skal utarbeide ny kommunedelplan. I dag er det en buss-sluse som hindrer vanlig trafikk mellom disse boområdene, og det er ønsket om en ny og trafiksikker veiløsning som tar hensyn til de myke trafikantene. Alle som bor i Hogsnes/Bjelland har fått Vear skole som sin nærscole fra 01.01.2017. De som skal til skolen må kjøre på FV 303, mens en direkte kobling mellom boområdene vil øke tilgjengeligheten til Vears handelsområde, samt til den nye hengebrua og derved være med på å øke trafikken over brua.
- **Betydelig økning av elever på Vear skole som følge av grensejusteringen og nærscoleprinsippet** Fra 01.01.2017 fikk Vear skole nye elever fra Hogsnes/Bjelland som tidligere har gått på Sem skole. Fra skoleåret 2018/19 har Vear blitt utnevnt som nærscole for ungdomsskoleelevene fra Sem som i dag går på Byskogen skole. Økning i antall elever er fra 360 i 2017 til 550 i 2022. Se nærmere informasjon i egen høring fra Samarbeidsutvalget fra Vear skole.
- **Hvis Bekkeveien blir stengt må hele kjøremønsteret på Vear snus. Langt flere vil kjøre ut på FV 303 syd for skolen.** I hovedrapporten til ny fastlandsforbindelse fremgår på tegninger at Bekkeveien i ny løsning vil bli stengt. Bekkeveien har p.t. flere avkjøringer og veien er i dag også trafikkert med kollektivtrafikk og tungtransport. Blir veien stengt, betyr det at alle som bor i Blåkollveien, Røslungveien og Liaveien pluss alle som bor i Rakkevikområdet (Rakkevikveien, Bakkenveien, Glanutveien), samt Bekkejordet, må få nytt kjøremønster. Det vil bety at disse må kjøre en omvei, og komme ut på FV

303 syd for skolen for å komme i retning nordover (Tønsberg, Sem, E18). Ut fra dagens kjøremønster ser dette ut til å gjelde for ca. 350 boenheter i de nevnte bolig gatene. Totalt vil det bety at ca. 1000 innbyggere med sine kjøretøy må endre kjøremønster. Dette vil føre til økt trafikk forbi i enkelte langsgående bolig gater, ungdomshuset Låven, idrettsanleggene som ligger på begge sider av FV 303, skolen, SFO, barnehagen, kirken og nærbutikkområdet. Det vil også bety enda mer tungtransport på FV 303, siden mye tungtransport nå kjører Bekkeveien og bort til industriområdet på Vear.

o **Utbyggingen på Brunstad – OCC blir Nord Europas største conventionsenter.**

I juni 2017 ble det åpnet to hoteller på Brunstad. Ytterligere tretten hoteller, konferansesal, badeland og idrettshaller blir fremover ferdigstilt på løpende bånd, jfr. artikkel-linken nedenfor. I 2021 ferdigstilles investeringer for 3 milliarder kroner. Konferanser, hotelltilbud, idrettsaktiviteter og evenementer i tillegg til Brunstads egne stevner, vil bety en formidabel økning av trafikk i årene som kommer. Dessuten foreligger det en avtale mellom OCC og Sandefjord kommune om at de omkringliggende idrettslagene vil kunne leie idrettsanleggene. For å komme til Brunstad må man kjøre FV 303, og både atkomst fra syd og nord er aktuelt. Mange vil også ønske å besøke Tønsberg som nærmeste by. Store evenementer vil bety økt hyppighet av kjørende, også fordi det ikke finnes noe kollektivtilbud dit bort. Ifølge artikkelen vil anlegget samlet disponere 2400 rom inkl. 1600 hotelleiligheter og ha en konferansekapasitet på 6800 sitteplasser.



<http://www.hotellmagasinet.no/artikler/blir-nord-europas-storste/396070>

- **Veksten på Torp flyplass** må tas med i beregningen. Mange kjører til og fra flyplassen via FV 303.
- **Vekst som følge av bompenger på E18:**
Det vil sannsynligvis være vanskelig å anslå hvor mange som vil foretrekke veien over Vear i retning Sandefjord siden det ikke er bompenger her (sammenliknet med E18). Det vil også være innbyggere på Vear som vil se nye muligheter for handel via Teie og kortere vei til byen. Det står også i hovedrapporten for fastlandsforbindelsen at «*alternativ 11000 (brua) har mest trafikk som passerer både ny forbindelse og Kanalbrua. Dette kan forklares ved at flere velger å bruke både fjordforbindelse og Kanalbru når Hogsnesbakken blir stengt. Alternativt må man kjøre en omvei i lokalveinettet for å komme ut på Semslinna og derfra inn mot sentrum*» (s 106 i hovedrapporten). Dette ligger sannsynligvis inne i rapportens beregninger av nyskapt trafikk, men er jo en direkte følge av nettopp brualternativet. Undersjøisk tunell vil ikke ha samme effekt på nyskapt trafikk.

Den betydelige veksten av trafikken på FV 303, medfører at det må gjøres en omlegging av fylkesveien. Derfor må dette legges inn som en forutsetning i alternativ 11500, fordi bruløsningen er med på å tvinge frem dette.

Økt støy

På forespørsel til Vegvesenet har vi fått oversendt kart og informasjon om støysoner som følge av bruløsningen. Kartet viser at Bekkeveien og FV 303 er angitt som rød sone og lenger ut i gul sone, og derved er definert som område med høy støy. Rød sone vil bety kostnader i bygging av eksempelvis støyskjerming, utskifting av boligers vinduer m.v. Økt støy i form av lyd og i form av synsintrykk av mange og støyende biler, er negativt for befolkningens trivsel. Dette betyr en betydelig forringelse – særlig i form av støy – for alle innbyggere som bor på begge sider av fjorden.

Økt fare for trafikkulykker, økt sikkerhetsrisiko for myke trafikanter ved kryssning av FV 303:

Som følge av en forventet stor trafikkøkning langs FV 303, vil det oppstå økt fare for trafikkulykker. Dagens FV 303 har gang- og sykkelsti kun på ene siden av veien. Veien kan krysses på ett sted under veien (ved skolen), men også over veien via gangfelt ved butikk, ved skolen/SFO/barnehagen/kirken, samt ved idrettshallen. Det er i den senere tid laget noen fartsdumper på veien og 40km/t er angitt som maksfart, fordi man ser farlige kryssninger over veien av bl.a. skolebarn. Det er satt opp ekstra belysning ved gangfeltene.

Idrettslaget har i dag aktivitet på begge sider av veien, og er avhengig av sikker kryssning av FV 303. Vear IF leverer egen høringsuttalelse.

Brualternativet (11500) lander som kjent på Smørberg, med bl.a. en ny rundkjøring ved Smørberggrønningen. Vegvesenet har lagt en kobling opp til Vear gjennom Bekkeveien med vei og sykkel-/gangsti som ligger på sydsiden av ny veibane. Dette betyr at gang- og sykkelstien møter trafikken fra dagens veiløsning fra Bekkeveien og Liaveien. Derfor var sannsynligvis Bekkeveien sørfra og utkjøringen fra Liaveien sørfra i Vegvesenets opprinnelige forslag foreslått stengt. På infomøtet på Vear den 25.01.2018, presenterte imidlertid Vegvesenet helt ferske løsningsforslag for å finne annen løsning enn stenging av de nevnte veiene:

- 1) At man allikevel ikke stenger Bekkeveien og Liaveien. De kobler på biltrafikken slik at den må krysse ny gang-/sykkelsti på to steder. Det betyr at bilene via gangstien kommer ut på den nye og trafikkerte Bekkeveien med 10500 ÅDT.
- 2) En høy gang-/sykkelbru over krysset ved dagens rundkjøring på Vear

I nåtidens veinetrafikkplanlegging, stusser vi over at man legger opp til løsning (pkt. 1) hvor man skaper trafikkfarlige situasjoner for myke trafikanter, særlig med tanke på at det er mange kjøretøyer som vil måtte krysse eller benytte gang-/sykkelstien som sin utkjørselsvei. Gang-/sykkelstiene vil også være skolevei for barn på Vear.

Pkt. 2 – en høy gang-/sykkelbru - så skjemmende ut på tegningen, og vi ser ingen av de to skisserte forslagene som tilfredsstillende.

Endringer i kollektivtilbudet:

Bekkeveien er i dag sentral i forhold til kollektivtilbudet (bussen). Om denne veien blir stengt, vil det bety en omlegging av kollektivtilbudet på Vear og steder i nærheten. For å møte kravene i Bypakka om at flere skal bruke kollektivtilbudet, blir det særs viktig at man får en god dekning av fremtidig

busstilbud. En stenging av Bekkeveien vil høyst sannsynlig føre til at svært mange får lang vei å gå til nærmeste bussholdeplass. Dette kan bety at flere i stedet vil velge bilen.

Høyspantanlegg der hvor den nye Bekkeveien er planlagt:

Slik Bekkeveien i dagens løsning er anlagt, er det på grunn av langsgående høyspantanlegg ikke lagt vei eller hus direkte under høyspantanlegget. Hvis ny vei legges i denne parsellen, må det legges planer for at høyspantanlegget flyttes med de kostnader det medfører.

Vår anbefalte løsning hvis hengebru blir valgt:

Vi mener det er svært mange forhold som taler for valg av alternativ 16730 (undersjøisk tunnel), se også del 2 i dokumentet. Hvis alternativ 11500 (hengebru) allikevel blir valgt, har vi følgende innspill:

- **Eksisterende FV 303 omgjøres til en fullverdig miljøgate** gjennom hele Vear fram til området ved Bruaåsen.
- **Omlegging av FV 303, slik at den blir flyttet til områdene vest for Vear skole.** Stokke kommune vedtok 02.11.2015 båndlegging av ny parsell vest for Vear, og Tønsberg har lagt dette inn i sin kommuneplan, inklusive regulering av tunell gjennom Hogsnesåsen.
- **Ny løsning for Hogsnesbakken**
Vegvesenet opplyser at nye EU krav kan fordyre den opprinnelige regulerte planen fra Tønsberg kommune med tunell gjennom Hogsnesåsen fordi man sannsynligvis ikke lenger godtar ettløps-tuneller. Dette kan aktualisere en annen løsning for Hogsnesbakken ved at hus kjøpes opp, en breddeutvidelse av veien samt at gang-/sykkelvei opparbeides. Den forenklede løsningen kan ifølge Vegvesenet legges inn i det opprinnelige avsatte beløpet på 150Mkr. for Hogsnesbakken. Dette vil ramme nåværende beboere i Hogsnesbakken. Å kjøpe opp hus slik at eierne får erstatning, er allikevel bedre enn at hus blir forringet i verdi eller at man får redusert bokvalitet. Vi håper at det er mulig å finne annen løsning enn å utvide dagens Hogsnesbakke.
- **Ny veiløsning må ta hensyn til sammenkobling av boområdene Hogsnes/Bjelland og Vear.**
Det betyr en fjerning av buss-slusa, og at det etableres en ny vei fra Hogsnesåsen over Firingen til Bruaåsen. (Buss-slusa ligger i Skogroveien/Bjellandveien)
- **To alternative løsninger for sammenføring fra ny bruforbindelse til FV 303:**
 1. **Miljøtunnel/Kulvert:**
Den nye veien fra Smørbergrønningen til rundkjøringen på Vear, og evt. fram til området ved dagens buss-sluse, bør vurderes løst med å senke veien ved å lage den som en miljøtunnel (kulvert).
 2. **Avkjøring inne i ny Hogsnestunnel:**
Det lages en rundkjøring i den nye Hogsnestunellen med avkjøring mot syd til FV 303. Den kommer opp i dagen i ny parsell for FV 303 vest for bebyggelsen på Vear. Jfr. kommuneplanens nye parsell. På denne måten vil det være mulig å holde lavere stigning enn 5%.

Vi gjentar at det er særs viktig at de to alternativene blir sammenliknbare og at alle nødvendige prissatte konsekvenser er med i begge korridorer. Alternativ 11500 med hengebru skaper store trafikkmessige konsekvenser, og sammen med andre forventende trafikkøkninger på FV 303, vil den tvinge frem en snarlig løsning. Vi ber om at dette tas med i vurderingene og i kostnadene. Hengebrua fremstår nå som rimeligere fordi man har valgt å utelate konsekvensene av trafikkøkningen på FV 303.

Sandefjord kommune har også påpekt i sin høring den forventede økningen av trafikken videre sørover på FV 303. Vi ber om at dette problemet løftes spesielt i overordnet styringsgruppe.

Vår anbefaling til løsning hvis undersjøisk tunnel blir valgt:

Vi mener at undersjøisk tunnel er den beste løsningen både for bomiljøet på Vear (se overordnede redegjørelser) samt for å løse de overordnede målene i bypakka, se nedenstående redegjørelse. Hvis undersjøisk tunnel (alternativ 16730) blir valgt, er det viktig at Hogsnesbakken blir løst. Den ligger inne som del av Bypakka med 150 Mkr. Som kjent var Presterødbakken også inne i opprinnelig plan, men er tatt ut. Det betyr en frigjøring av midler som kan brukes på andre veiløsninger i Vear/Hogsnesområdet. På sikt må også FV 303's trafikkøkning løses, og det er et ansvar som fylkeskommunen må ta.

DEL 2 – GENERELL UTTAELSE OG ANBEFALING UT FRA MÅLSETTINGENE

De overordnede samfunnsmålene er at transportsystemet i Tønsberg-regionen skal være miljøvennlig, robust og effektivt. Ut fra dette er det utarbeidet effektmål for å oppnå målsettingene. På hjemmesiden til Bypakke Tønsberg-regionen er målsettingene konkretisert i tre områder, se punkt A, B og C nedenfor. Vi tar utgangspunkt i disse målsettingene og uttaler oss i hovedsak om disse, men knytter også noe tilleggsinfo som ikke naturlig kan legges inn under nedenstående punkter. De prissatte konsekvensene, de ikke-prissatte konsekvensene og andre samfunnsmessige virkninger er kommentert under punktene.

A. Enklere å velge miljøvennlig.

I tillegg vil vi også kommentere ut fra overordnet målsetting om nullvekst i 2030.

B. Fastlandsforbindelse til å stole på**C. Lettere å komme fram i tide**

Alle ovennevnte punkter er viktige i valg av fremtidig løsning. Vi mener at det er måloppnåelsen av disse punktene som bør ha hovedfokus for valg av trase. Utfordringen er å velge hva som blir prioritert som aller viktigst, og hvordan man vurderer de «ikke-prissatte konsekvensene», som er særlig vanskelige å vurdere i forhold til viktighetsgrad. I de samlede vurderingene av samfunnsøkonomisk nytte står det at virkningene for landbruket, naturmiljøet og kulturminner vurderes som viktigere enn forskjellen på de prissatte konsekvensene mellom alternativene. Dette støtter vi. I tillegg bør også det som påvirker de menneskelige sidene (bomiljø, støy, sikkerhet etc.) veie tyngre enn forskjellen i pris mellom de to alternativene. Vi håper at vårt bidrag kan være med på å belyse dette både i forhold til vårt nærmiljøområde, men også i forhold til de overordnede målsettingene.

2A – Enklere å velge miljøvennlig. Spare miljøet og oppnå nullvekst i 2030:

Hensikten er at innbyggerne skal bytte ut flere av bilturene med buss, sykkel og gåtur.

Det må innføres kraftige tiltak for at vi skal endre våre reisevaner....

Aftenposten har den 05.01.2018 publisert resultater fra 10 norske byer som har de samme målene som Tønsberg – å øke sykling, gåing og kollektivtrafikk.

<https://www.aftenposten.no/norge/i/ar6vL/Bare-knallharde-bomavgifter-far-folk-til-a-parkere-bilen-Men-farre-parkeringsplasser-i-byen-og-flere-boliger-pa-knutepunkt-ma-ogsa-til>

Det er Statens Vegvesen, Jernbanedirektoratet, fylker, kommuner og fylkesmenn som sammen har studert de ferskeste planene som norske større byer har laget for å få folk til å reise mer miljøvennlig. Det har resultert i totalt 7 rapporter med titler knyttet til byutredning. Rapportenes dom er at byenes planer er utilstrekkelige, og man hevder at det må sterkere virkemidler til for å nå målet om nullvekst innen 2030. I artikkelen står det at det sterkeste virkemidlet er svært høye bomavgifter, langt strengere parkeringsbegrensninger etc.

Dette viser at det skal svært mye til for å få folk til å endre vaner, og vi må i sterkere grad tvinges til å velge miljøvennlige transportmidler i takt med at kollektivtilbudet økes.

Vi mener at alternativ 16730 (senketunnel) kan bidra til at innbyggere velger miljøvennlige alternativer. Brualternativet vil ifølge hovedrapporten til fastlandsforbindelsen, derimot medføre nyskapt trafikk. Det vil oppfattes som enklere å bruke bilen ved å ta snarveien over brua, samt at brua over til Vear også vil oppfattes som en rimeligere løsning når man skal syddover på grunn av bompenger på E18. Brua vil ha lavere bompengenkostnader enn tunnelen, og vil sannsynligvis også av den grunn bidra til økt biltrafikk (jfr. artikkelen fra Aftenposten).

Å gå inn for et alternativ som ser ut til å øke trafikkmengden i stedet for å redusere den, vil være å gå imot de overordnede målsettingene.

Støyforurensning

I forhold til de prissatte konsekvensene bør støyforurensning/støykostnadene veie tungt. Brualternativet kommer ut med et høyere antall boliger i rød sone enn tunnelalternativet. For Vears del er dette kommentert spesielt tidligere i høringsuttaelsen. Vi ser det som svært positivt at senketunnelen både gir størst reduksjon i støykostnader, færrest ulykker og størst reduksjon av klimagassutslipp. Selv om forskjellene ikke er så store i utslipp, er det allikevel en forskjell som bør tas hensyn til.

Trafikant- og transportbrukernytte (prissatte konsekvenser).

Senketunnel ser vi kommer dårligere ut i denne tabellen enn brualternativet, men hvis målsettingen er å øke kollektivsatsningen og senke utslippene, er vår vurdering at det er positivt at dette alternativet kanskje får flere til å velge kollektivt. Ulykker beregnet som prissatte konsekvenser slår mest positivt ut for senketunnel med 150Mkr. mer i reduksjon av ulykkeskostnader.

Gå- og sykkelavstanden fra Nøtterøy vil være kortere med alternativet som ligger nærmere byen, mens fra Vear vil avstanden til Nøtterøy bli kortere med hengebrua. I hovedrapporten er det vist til at kollektivandelen er beregnet økt fra 6% til 8%, og at økningen i antall kollektivturer er størst med alt. 16730 (tunnel).

Reisemiddelfordeling – Effekten av kollektivtransporten:

Forskjellen mellom senketunnel og hengebru er 300 turer/døgn. I rapporten omtales at dette «ikke er en betydelig forskjell». Ganger man 300 turer med 365 dager i året kommer man til totalt 109.500 turer i året i forskjell mellom alternativene. Vi mener at dette ikke er ubetydelig, men derimot utgjør en forskjell som bør vektlegges i miljøperspektivet.

2 B – Fastlandsforbindelse til å stole på:

Brua til fastlandet er gammel og sårbar. Bypakka er tenkt å redusere konsekvensene om Kanalbrua må stenge.

En ny fastlandsforbindelse vil avlaste sentrum for trafikk og derfor gi økt fremkommelighet i byen. Dette er også viktig i forhold utrykningskjøretøy mellom fastlandet og øyene (Færder). Nåværende Kanalbru er gammel og det er særs viktig å ha et godt alternativ til Kanalbrua – både for å avlaste trafikk, men ikke minst av sikkerhetshensyn. I en situasjon hvor Kanalbrua svikter, vil det av sikkerhetsmessige årsaker være viktig å ha kort vei til øyene for politi, brannvesen og sykebil (nødeter). En positiv konsekvens for Færder ved fastlandsforbindelsen, vil være at de ikke lenger vil

trengte eget brannkorps på øyene. Hvis brualternativet blir valgt, vil det bety verdifullt tapt tid ved sykdom, ulykker, brann og andre sikkerhetsmessige utsatte situasjoner når nødetatene ved utrykning må kjøre en omvei om Smørberg. Senketunellen vil bety kortere avstand for nødetaten til øyene.

Vi mener at 16730 - senketunellen er det beste alternativet som gir størst avlastning til Kanalbrua, størst trafikkmessig avlastning av Tønsberg sentrum, samt sikkerhetsmessig gir det tryggeste alternativet. Tunnel gir også minst kø og ringvirkninger på Nøtterøy, fordi man slipper nyskapt trafikk vest- og sørfra.

2 C– Lettere å komme fram i tide:

Når du sitter på bussen skal du slippe å bli stående i kø. Næringstrafikken skal også fram, så ikke dyrbar tid for næringslivet blir brukt opp i kø. Bypakka gir bedre fremkommelighet i Tønsbergregionen

På bakgrunn av gjennomførte analyser av folks reisemønster er det klargjort at den vesentlige del av trafikken skal i en nord-sør retning mellom nye Færder kommune og fastlandet. Trafikken på Kanalbrua skal endres fra fire felt for personbiler til to felt for personbiler og to felt for kollektivtrafikk. Det skal satses på fremkommelighet for alternative transportformer. Personbiltrafikken gjennom sentrum skal reduseres for å oppfylle intensjonene i miljøbyprosjektet.

En tunnel vil i langt større grad oppfylle intensjonene om å redusere personbiltrafikken på Kanalbrua inn til sentrum av Tønsberg, jfr. hovedrapporten som viser at trafikken blir redusert med ca. 50% ved senketunnel, mens den kun gir en reduksjon på ca. 30% med brualternativet.

Økt kø med bruforbindelsen Ramberg – Smørberg:

Bru mellom Ramberg og Smørberg vil derimot øke mulighetene for økt trafikk og økt belastning på Kanalbrua fordi de som kommer sørfra vil oppfatte at dette er den korteste veien etter at Hogsnesbakken blir stengt. Dette vil øke køproblematikken ytterligere på Nøtterøy samtidig med at Kanalbrua for personbiltrafikk innsnevres. Vi tror at dette vil skape stor misnøye. Dette vil også gå ut over kollektivtransporten fra øyene, og vil kunne skape forsinkelser i kollektivtilbudet. En regularitet på kollektivtransporten er helt sentral for å oppfylle miljøløftet i politikken, og vil også påvirke om folk vil velge å reise kollektivt.

Vi mener det av hensyn til byen også er viktig å velge det alternativet som avlastar trafikken i byen mest og som genererer minst trafikkvekst. Det er en fordel at Stoltenbergsgate blir avlastet med 4800 kjøretøy pr. døgn ved senketunnel-alternativet. Tunnelen gir også mest positiv effekt for fremkommelighet for næringstrafikken og vil derved også gi positiv effekt for handel og næring både i Tønsberg og Færder.

Senketunnel (16730) vil etter vår mening oppfylle dette punktet bedre enn hengebru (11500).

4-felts vei fra Korten til Sem (E18)

I alternativ 16730 (senketunnel) ligger det inne fire felts vei fra Korten til Sem (E18). På både infomøte med Vegvesenet den 18.01.18 og 25.01.18 ble det sagt av prosjektleder Aspen at det uansett valg av korridor bør tenkes firefelts vei denne strekningen. Dette er vi enig i sett i lys av hvor stor trafikken er i dag. Kjellekrysset har god kapasitet, men det er innsnevringen ut av Kjellekrysset i retning Sem som betyr kødannelser i dagens trafikk. Av hensyn til fremtidig fremkommelighet for næringstrafikk, utrykningskjøretøy og kollektivtrafikk til og fra byen og E18, bør det også i alternativ 11500 legges inn fire felts vei på hele strekningen. Dette betyr en økning av de prissatte konsekvensene for alternativ

11500. Legges dette inn i planene vil det også bety at beslagleggelsen av dyrkbar mark vil bli tilnærmet lik for begge alternativer.

Vi mener at 11500 – hengebru, genererer langt høyere kostnader enn det som i dag er synliggjort i de prissatte konsekvensene. Både firefelts vei på hele strekningen fra Korten til Sem, samt utbedringer av FV 303 gjennom Vear, må med i kalkylene!

Av prissatte konsekvenser mener vi at det ikke er nødvendig med ytterligere en sykkel-/gangvei i korridor 2 (16730), da man allerede har alternativ til Kanalbrua. Det bør heller vurderes en utvidelse av den eksisterende gangbrua. Dette vil også redusere kostnadene ved alt. 16730 (senketunnel).

Andre forhold:

- **Drøfting rundt seilingshøyde og ivaretagelse av Tønsberg som turistformål og muligheter for næringstrafikk på fjorden:**

Vi er kjent med at Kystverket har satt som krav 55 meters seilingshøyde. I hovedrapporten til Bypakka er det nevnt at nåværende bedrifter ikke har behov for mer enn 40 meters seilingshøyde, og det er vist til at høyere båter kan tas inn via Kanalbrua.

I Kystverkets innledning til «Farledsnormalen» står det bl.a. at «*større fartøy og økt trafikk øker kravene til kapasitet i farledene. Det er nødvendig å legge til rette for sikkerhet og fremkommelighet for alle som ferdes til sjøs*».

De stadig større cruiseskipene er attraktive i forhold til turisme og inntekter for kommune/næringsliv, og det er en kjent sak at skipene blir større. Å bygge en bru på 40 meters høyde vil være å lage en begrensning for fremtidig utvikling av Tønsberg. Vi vil tro at det er en grunn til at alle store båter nå tas inn via Tønsbergfjorden (som er dagens hovedskipsled), og ikke via Kanalbrua. At store skip planlegges tatt inn via den smale skipsleden ved Kanalbrua virker risikabelt, samt at det er ventetid på å komme igjennom. Vi mener at dette vil bety en forringelse for Tønsberg by – særlig i turistøyemed - ved at store skip ikke får nødvendig atkomst til byen. Det vil også legge en fremtidig begrensning på hvilken type næring som kan legges til dette området.

- **De ikke-prissatte konsekvensene:**

De ikke-prissatte konsekvensene inneholder en blanding av skjønn/vurderinger og faktakunnskap.

- **Landskapsbilde:** Når det gjelder vurderingene som er gjort i forhold til landskapsbilde mener vi at en bruløsning med svære konstruksjoner betyr store inngrep i terreng og nærmiljø på begge sider av fjorden. Brua er 590 meter lang, og brufundamentene er 100 meter høye på Smørbergsiden og 110 meter på Rambergsiden. Fjorden er smal, og de høye brufundamentene blir svært ruvende i terrenget. Vi synes at senketunnel gir en langt mer diskret løsning, selv om tunnelportalen på Kaldnes blir noe synlig fra kanalen og brygga.
- **Nærmiljø og friluftsliv** har vi kommentert knyttet til boområder, sikkerhet og støy under punktet for Vear. Nøtterøys befolkning på Ramdal/Munkerekka blir i høy grad berørt med riving av hus, mer støy/stor trafikk, og dette bør veie tungt i forhold til vektingen av de ikke-prissatte konsekvensene. Vi støtter dem i deres bekymring for eget bomiljø. Senketunell vil i liten grad berøre boligområder, og dette synes vi er særs positivt!
- **Konsekvenser i anleggsfasen.** Anleggsfasen går over flere år, og kan bety høy menneskelig påkjenning i form av støy mange timer i døgnet. Uavhengig av hvilket alternativ, ber vi om at det tas hensyn til så langt det lar seg gjøre i valg av transportmidler, hvor deponier legges m.v.

- Den totale vektingen av korridor 1 og 2 i «ikke prissatte konsekvenser» viser at hengebrualternativet (11500) kommer bedre ut enn senketunnelen (16730). For oss er denne konklusjonen svært overraskende, og slik vi forstår det må dette ha med hvordan man har valgt å vekte de ulike hensynene.

Vi mener at de menneskelige sidene ved mye støy, økt trafikk, forringelse av bomiljøer på store områder både i Ramberg/Munkerekka-området på Nøtterøy og på Vear bør veie tyngre enn angitt i rapporten, og fra vårt ståsted mener vi at korridor 1 (hengebru) har store ulemper menneskelig sett i forhold til korridor 2 (senketunell).

En bru skaper støy for alle i dens nærhet, mens en tunell gjemmer støyen under bakken!

- **Virkninger av ny fastlandsforbindelse og InterCity-utbyggingen:**

Valget av fastlandsforbindelse tas før valg av korridor for InterCity-strekningen for jernbanen mellom Tønsberg og Larvik. Vår bekymring går på kombinasjonen av Vearkorridoren (jernbane) og bru over fjorden (fastlandsforbindelsen). Vi kan risikere to bruer i nærheten av hverandre. Etter vår mening vil dette i stor grad forringe landskapsbildet, og nærmiljø samt at jernbanebruen vil forringe Ramsarområdet og friluftsliv. Det blir samlet sett et høyt støynivå i området.

- **Samfunnsmessige virkninger:**

Vestfold fylkeskommune har bestilt en vurdering av effekten for næringsliv og konkurransekraft som følge av de to ulike traseene. Det er Transportøkonomisk Institutt (TØI) som har stått for utredningen: «Over eller under vann – vest eller nord?», jfr. TØI rapport 1617/2018.

I deres konklusjon kommer trase 2 (senketunell) klart best ut for muligheter til å skape nye arbeidsplasser, økt handelstilbud, pendlingsmønster, tilrettelegging for kollektivtransport, begrensnig av byspredning etc. I Tønsbergs Blad og i sosiale medier fremkommer uttalelser om at flere på øyene ønsker seg bruløsning fordi man mener dette er den raskeste veien for dem til E18. I TØI-rapporten fremkommer derimot at selv for reiser til Sandefjord sentrum, vil det være raskere å svinge *nordover* når en kommer over til Smørberg enn å kjøre *sørover*. Dette fordi hastigheten på E18 er høyere. Det betyr i sum at tidsbruken blir lik for begge traseene. Det er også viktig å legge merke til at det er pendlerne fra øyene som har mest å tjene på undersjøisk tunnel, fordi de fleste pendlerne reiser i retning Oslo eller nordover. Det er også svært viktig at undersjøisk tunnel betyr tilgang til flest arbeidsplasser.

Det er særdeles viktig for innbyggerne i vår region å velge det alternativet som for fremtiden vil bety best mulighet for utvikling av arbeidsmarked og næringsliv. Å ha hensiktsmessig infrastruktur er med på å underbygge mulighetene for fremtidige arbeidsplasser. Det er undersjøisk tunnel som helt klart kommer ut som det beste alternativet for å sikre vår fremtidige velferd!

3. VÅR ANBEFALING OG KONKLUSJON:

VI ANBEFALER ALTERNATIV 16730 – SENKETUNELL!

Ut fra behovet for en robust og samfunnssikker fastlandsforbindelse, behov for å håndtere trafikkøkningen fra forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte, samt vår fremtidige konkurransekraft, mener vi at senketunellen er det beste alternativet.

Selv om vi også ser Vegvesenets betenkeligheter med grunnforhold og fornminner i fjorden, mener vi at dette er mulig å løse og at eventuelle merkostnader som følger av dette gir større fordeler enn ulempene ved merkostnader utgjør, sett i et langsiktig perspektiv. Det står i hovedrapporten at det finnes mange liknende spuntløsninger rundt om i verden, og erfaringene er mange.

Våre anbefalinger knyttet til Vear går i samme retning. Vi har belyst at den store trafikkøkningen både vil bety økte prissatte konsekvenser i fm omlegging av FV 303, og store ikke-prissatte konsekvenser for innbyggerne. Vi har bedt om at alternativ 11500 (hengebru) må kalkuleres i forhold til omlegging av FV 303, samt fire felts vei fra Kjelle til E18 (hele strekningen slik som i alternativ 16730). I tillegg til trafikkfaren for innbyggerne og betydelig økt støy, vil det forpurre og delvis ødelegge mulighetene knyttet til ny kommunedelplan. Vi ønsker å knytte oss tettere sammen med innbyggerne på Hogsnes/Bjelland, og få et felles hyggelig og nytt sentrum. Vi ønsker ikke at Vear blir et sted fylt av trafikk og støy. Hvis alternativ 16730 (undersjøisk tunnel) blir valgt, blir det avgjørende viktig at trafikkproblemene i Hogsnesbakken blir løst. På sikt må fylkeskommunen ta ansvar for trafikkøkningen på FV 303.

Til slutt vil vi nevne miljøaspektet som avgjørende viktig! Vi har sammen et alvorlig miljøproblem som må tas hensyn til i et samfunnsperspektiv. Skal man nå klimautslippsmålet må det store og gjennomgripende tiltak til i form av bompenger, sørge for minst mulig nyskapt trafikk, færre køer, størst mulig avlastning av Kanalbrua, samt legge til rette for at kollektivtilbudet oppfattes positivt. Totalt sett bør vi velge alternativet som gir oss minst utslipp.

Til slutt vil vi takke Statens Vegvesen for at de velvillig har svart på alle spørsmål, har lyttet til oss og møtt opp på eget informasjonsmøte på Vear! Vi bidrar gjerne videre i prosessen hvis vi blir invitert!

Med vennlig hilsen

.....
Filip Lindgren
leder, Vear og Rakkevik Vel

.....
Tore Søyland
representant, Vear og Rakkevik Vel

.....
Stine Løvdok Jørgensen
leder, Østskogen borettslag

.....
Pål Evensen
styremedlem, Østskogen br.l.

.....
Marit Alfredsen
representant, Østskogen br.l.

.....
Hilde Figved Stål
leder, Myrhamna eierlag

.....
Tore Bye
sekretær, Myrhamna eierlag

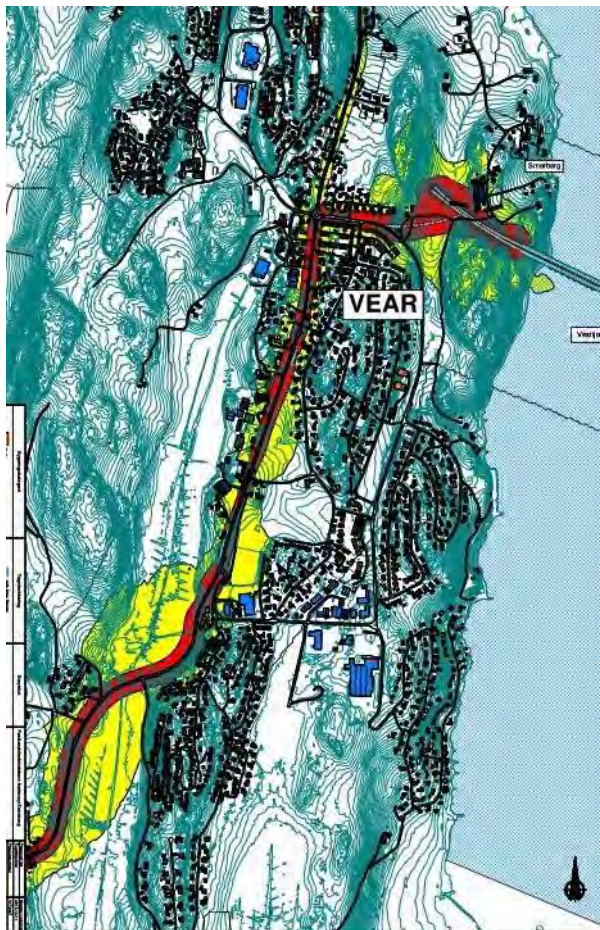
Vedlegg:

- 1) Bilde som viser støysonene på Vear som følge av bruløsning, og viser stenging av Bekkeveien (sør-østover), Liaveien og Myrhamna.



Rød og gul sone viser støy. Bekkeveien er synliggjort stengt sammen med stengning av Liaveien. Se sykkel-og gangstien som går på sydsiden av veien. Hvis Vegvesenets nye forslag om allikevel å lage tilknytning for bil fra Bekkeveien og Liaveien, vil bety at alle biler som kjører her vil krysse ny gang/sykkelvei.

- 2) Kartet illustrerer støysonene rundt brua på Smørberg, Bekkeveien nord og langs FV 303 sørover gjennom hele Vear og til ca 200m forbi kommunegrensen mot Sandefjord. Se gule og røde støysoner.



Støy

Borettslaget ser så mange ulemper ved at en ny Bekkevei med årsdøgntrafikk antatt ca. 6000 biler skal gå rett gjennom vårt etablerte boligområde. Dette ser vi som helt uholdbart. Støysituasjonen vil bli meget belastende for våre to eiendommer Bekkeveien 4 og Kløverveien 2. Vi har balkonger og hager mot Bekkeveien, med all den nye trafikken vil det bli uholdbart og nærmest umulig å sitte på balkongen og være på uteområdene våre. Nærheten til vegen vil gjøre at vi får den nye vegen nesten helt inntil veggene og mye av hagen vil bli borte. Vi vil gjerne ha en så lav hastighet som mulig i Bekkeveien, for jo høyere fart jo mer støy.

Skolebarn og Teie haveby

Dette er et område med mange skolebarn. Vi krever at en sikker skolevei skal være planlagt før dere vedtar denne planen. Vegen kommer også til å dele Teie i to. Vi ønsker å beholde det gode havebyområdet slik det er i dag. Vi mener at det ikke er gjort godt nok arbeid med å se på Eikeveien som et alternativ til tverrforbindelsen. Borettslaget ønsker at det blir gjort!

Gang- og sykkelveg

På grunn av bredden på en ny Bekkevei, ønsker ikke borettslaget at det blir bygd gang- og sykkelveg langs den nye vegen. Vi er ikke interessert i å miste mer eiendom enn nødvendig! Gang og sykkelvei bør bygges via Eikeveien til Smidsrødveien.

Flomsituasjonen

Bekkeveien er som alle kjenner til bygd langs en bekk. Flere ganger i året er det flom i området. I dag ligger bekken i rør, som er underdimensjonert. Det vil være både ekstra kostbart og tidkrevende og legge bekken i nye rør, noe som må gjøres i denne prosessen. Vi er da opptatt av at det legges slik at vi risikerer og få enda mer vann i våre hager/kjellere. Det er leirgrunn her som gjør dette anleggsmessig vanskelig.

Ulemper i anleggsperioden

Våre hus i borettslaget er fra 1950-tallet og borettslaget er redd for at anleggsvirksomheten så tett på husene skal skade bygningene. Vi krever vurdering (at det tas foto og video) av husene før anlegget starter. Vi vet av erfaring fra tidligere at en anleggsperioden medbringer mye støy. Vi krever at dette er noe som blir tatt hensyn til på best mulig måte! Det er stor ulempe med mye trafikk og anleggsmaskiner som kjører fram og tilbake når det er leiregrunn, det er da så store vibrasjoner i bakken at vi risikerer at ting faller ned fra vegger. Å fjerne ting fra vegger for så å henge det opp igjen er ikke holdbart.

Avkjøring fra eiendommene

Bekkeveien har i utgangspunktet en så liten tomt at det blir umulig med en ny avkjøring et annet sted på eiendommen. Ved at veien blir bredere foran huset og vi mister eiendom der. Det gjør at vi må dele på de små gjennværende grønne områdene på tomten som er igjen, det vil si bak huset nord (ettermiddag solen) og øst (morgen sol). Dette er en 4 mannsbolig, så det er da mange mennesker som da må dele noen få kvadratmeter med gress, uholdbart!

Sikring av eiendommene

Vi krever at eiendommene (Bekkeveien 4 og Kløverveien 2) våre blir sikret mot både innsyn og støy. Vi krever også at det blir gjort støy tiltak på våre balkonger. I både anleggsperioden og etter.

Kompensasjon for verditap

Dette prosjektet vil helt klart gjøre noe med verdien på våre leiligheter, allerede fra dette blir vedtatt. Vi ønsker derfor at vi får en verdi kompensasjon til hver og en av andelseierne i de berørte leilighetene.

De øvrige eiendommene til vårt borettslag

I vårt borettslag har vi også hus i Søndre Løkkevei 6, Kolleveien 3 og Øvre Fjellvei 9 A og B, alle disse vil på et tidspunkt bli berørt av utbyggingen og sprenging. Hvilke tiltak gjør dere for og varsle hver og en? Hva med evt skader på eiendommene? Vi ønsker at disse eiendommen også blir dokumentert før oppstart av bygge perioden.

Bomstasjon

Vi ønsker ikke at en bomstasjon blir plassert rett utenfor våre eiendommer.

Mvh

Grindløkken borettslag

Linn Ingebrigtsen

Vestfold Fylkeskommune,
Tønsberg
firmapost@vfk.no

Ny Fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme.

Teie Vel

Teie Vel representerer alle beboerne på Teie i henhold til velforeningens vedtekter. Vellet følger grensen mellom Nøtterøy og Tønsberg i nord. Fra sjøsiden ved Kanalveien så følger vi Grensegata, Elgveien, og Skoleveien og Banebakken. Deretter opp gjennom Teieskogen, rundt idrettsbanene og til krysset med Øvre Fjellvei og Myrveien. Ned Øvre Fjellvei, Briskveien, Frognerveien, Hansineveien og Hageliveien. Tvers over jordene til Marienborgveien og ned til sjøen.

Fastlandsforbindelsen og konsekvenser for Teie

De to alternativene for ny, nord-syd fastlandsforbindelse i kommunedelplanen er lagt ut på høring er:

1. Bekkeveien – Kolberg – Ramdal – Smørberg – Jarlsberg travbane – E18 med hengebro over Vestfjorden
2. Bekkeveien – Kolberg – Kaldnes – Korten – Kjellekrysset – E18 med tunell under Byfjorden

Etter en prosess med i utgangspunktet 8 alternativer, inkludert Vestfjorden, er det nå kun to alternativer som gjenstår, Ramberg – Smørberg (Jarlsbergalternativet) og Kaldnes – Korten (Kortenløsningen).

Fastlandsforbindelsen

Det er vanskelig å se hvordan de to løsningene vil påvirke vårt område ulikt.

For begge forbindelsene planlegges tunell fra Bekkeveien under Teie skogen og med utløp på enten Kaldnes eller Ramdal. Denne tunnelen vil få store konsekvenser for Teie.

Videre vil det trolig for begge alternativene kreves omtrent like mange boliger som må rives, det blir en belastende anleggsperiode med ulemper for både næringsliv og privat trafikk, samt belastning på natur- og kulturmiljø.

Teie tunell

Begge alternativene innebærer å belaste det fredelige boligområdet Bekkeveien – Grindløkka – Eikeveien på Teie med gjennomgangstrafikk.

Ny tverrforbindelse mellom Smidsrødveien og Kirkeveien over Bekkeveien, samt kryssløsning ved Kolberg, vil kreve innløsning av 5 boligeiendommer langs Eikeveien.

Tanstadveien er ikke utredet som tverrforbindelse, og er forkastet uten konsekvensanalyse vedrørende trafikk og kostnader. Teie Vel ber om at den blir utredet, da den trolig er mindre sjenerende for lokal befolkningen enn Bekkeveien – Grindløkka – Eikeveien.

Konklusjon

Teie Vel kan ikke se noen klar fordel eller ulempe ved de to foreliggende forslagene til fastlandsforbindelse for vårt område. Og avstår derfor fra å komme med anbefaling.

Det er også realistisk å tenke seg at Kanalbroen fortsatt vil være foretrukket løsning for innbyggere på store deler av Teie området.

Det er foreløpig ikke lagt frem detaljert prosjekt for gatebruksplan, veiutvidelser, sykkelveier eller tunelinnslag. Disse lokale tiltakene vil få store og umiddelbare konsekvenser for innbyggere, boliger, næringsliv, kultur- og natur på Teie.

Vi vil komme tilbake med høringsuttalelse når dette foreligger.

For Teie Vel,

Styreleder Line Møller Mærsk

Munkerekkveien Vel

Høringsuttalelse fra Munkerekkveien Vel

2018

Formann
Trond Bakke

Redaksjons komité:
Jon Arild Andresen
Tore Moskvil
Rune Aune
Jan Arild Lier
Dag Daler

9. februar 2018



Interkommunal kommunedelplan med konsekvensutredning
for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme

INNHOLDSFORTEGNELSE

MANDAT	2
SAMMENFATNING OG ANBEFALING	3
UTTALELSE OM VIRKNINGENE OG KONSEKVENSENE FOR MUNKEREKKA OG RAMBERG	5
1.1 TRAFIKALE FORHOLD OG SIKKERHETS VURDERINGER	5
1.1.1 Trafikale forhold	5
1.1.2 Sikkerhets vurderinger	7
1.2 BOMILJØ	8
1.2.1 Vårt boområde/vårt nærmiljø	9
1.2.2 Bru eller tunell – fakta for vårt bomiljø	10
1.2.3 Vi får utfordringene	11
1.3 BRO ALTERNATIVET VURDERT UT FRA STØY- OG PARTIKKELFORURENSNING	15
1.3.1 Forurensning av sjø- og sjøbunn	15
1.3.2 Støyforurensning av boområdene langs Vestfjorden	15
1.3.3 Store økonomiske tap for innbyggerne langs Vestfjorden	15
1.3.4 Konklusjon – tunellalternativet er den eneste akseptable løsningen	16
1.3.5 Konklusjon - Brualternativet vil gi opplevd vekst av trafikken på Kanalbrua	16
1.4 MILJØ, NATURVERN OG LANDSKAPSBILDE	16
1.4.1 Tunell alternativet ivaretar miljø, naturvern og landskapsbilde	16
1.4.2 Bomiljø langs Vestfjorden	16
1.4.3 Tunell alternativet ivaretar natur og friluftslivet langs Vestfjorden	16
1.4.4 Fauna og dyreliv	16
1.4.5 Visualisering av gigantdimensjoner i en trang byfjord	17
1.5 KOLLEKTIVTILBUD	18
1.5.1 Tunell alternativet er best for kollektivtrafikken	18
1.5.2 Tunell alternativet er beste løsningen for arbeidsplassene	18
MÅLOPPFYLLELSEN	19
1.6 MÅLOPPFYLLELSE – AVLASTNING AV KANALBRUA	19
1.7 FULLFØRING AV RINGVEIEN (FRODEÅSTUNELLEN)	20
1.8 KOLLEKTIVTILBUD SYKKEL OG GANGE	21
1.8.1 Kollektivt tilbud	21
1.8.2 Sykkel og gange	21
1.9 MANGLER VED HENGEBRU LØSNINGEN (KORRIDOR 1)	22
1.10 KOSTNADSOVERSLAGENE	22
REGIONALE OG NASJONALE FØRINGER	23
1.11 VESTFOLD FYLKESKOMMUNES PLAN FOR BÆREKRAFTIG AREALPOLITIKK (RPBA)	23
1.12 RIKSPOLITISKE FØRINGER	24

MANDAT

Munkerekkveien Vel samler om lag 500 boligenheter og mer enn 1000 beboere. Munkerekkveiens Vel har i Årsmøtet 2018 vedtatt å anbefale Kaldnes-Korten i tunell som trase for den nye fastlandsforbindelsen.

Årsmøtet anså at Kaldnes-Korten i tunell er det alternativet som er best for Tønsberg Regionen samlet og at alternativet Ramberg-Smørberg med bru har alt for store negative konsekvenser for bo- og nærmiljø både for innbyggerne i Munkerekkveien Vel og for innbyggere på vestsiden av Vestfjorden.

Årsmøtet bemyndiget Vellets formann Trond Bakke til å utarbeide en høringsuttalelse på Vellets vegne. Det ble nedsatt en komite med ansvar for utarbeidelsen.

SAMMENFATNING OG ANBEFALING

Munkerekkveien Vel anbefaler fastlandsforbindelsen Kaldnes-Korten i tunell.

Det er det alternativet som er best for alle beboerne i Tønsberg regionen og spesielt er det innbyggerne i Færder som høster de aller største fordelene med denne løsningen.

- a) Kaldnes-Korten i tunell har store positive virkninger for beboerne i Færder.
- b) Traseen Kaldnes-Korten tilfredsstiller kravet om at «transportsystemet skal være miljøvennlig, robust og effektivt», et bærekraftig transportsystem som reduserer klimagassutslipp, begrenser lokale miljøskadelige virkninger og oppfyller Ramsar-konvensjonens forpliktelser.
- c) Traseen Ramberg-Korten i tunell gir 50% reduksjon i trafikken på Kanalbrua og tilfredsstiller dermed trafikkmålet:

«Å avlaste trafikken på den eksisterende Kanalbrua og tilførselsveiene, hvor det i dag er kødannelse og forsinkelser og slik at det gir mulighet til prioritering av buss- og kollektivtrafikk.»

Bruforbindelsen Ramberg-Smørberg gir bare ca 30% reduksjon av trafikken på Kanalbrua, og dette er for lite til at buss- og kollektivtrafikk vil få nødvendig prioritet. Bruforbindelsen Ramberg-Smørberg oppfyller ikke trafikkmålet.

- d) Traseen Ramberg-Korten er det alternativet som best ivaretar boområder, beboernes interesser, bomiljø og fritids- og friluftaktiviteter. Spesielt gjelder dette for områdene:
 - Munkerekka
 - Ramberg
 - Ramdalen
 - Jarlsberg
 - Smørberg
 - Vear og Rakkevik

Disse får vesentlige kvaliteter i sine boområder ødelagt om brualternativet Ramberg-Smørberg velges.

Traseen Ramberg-Smørberg med bru går midt igjennom boligområdene, med store trafikale påvirkninger, støy og forurensning og vil være svært ødeleggende på miljø, naturvern og landskapsbilde.

- e) Traseen Kaldnes-Korten støtter opp under målsetningene i Vestfold fylkeskommunes regionale plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA): *En arealpolitikk som innebærer fortetting og nyetablering i sentrum og langs hovedårene og styrker grunnlaget for en effektiv jernbane.*

Denne arealpolitikken er fulgt opp og det er lagt til rette for en bærekraftig utvikling med fortetting og boliger i Tønsberg sentrum og utvikling av Kaldnes som en «ny bydel». Denne utviklingen er forventet å fortsette i fremtiden. Boliger og arbeidsplasser for mange tusen mennesker er under

planlegging ved Kaldnes Vest. Men en forutsetning for denne positive utviklingen er at den nye fastlandsforbindelsen legges nært til Tønsberg sentrum, dvs. forbindelsen Kaldnes – Korten.

- f) De rikspolitiske føringene for veiutbygging er at all vekst i persontrafikken i byene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange. Dette er nedfelt i Nasjonal transportplan (NTP) og inntatt i *Jeløyaplattdormen*. Bruløsningen Ramberg-Smørberg er det alternativet som skaper mest ny trafikk. Det er et trasevalg som øker privatbiltrafikk på bekostning av kollektiv trafikk.

Traseen Ramberg-Korten i tunell er det alternativet som best fremmer buss- og kollektivtrafikk. Ramberg-Korten muliggjør også nye buss ekspress ruter til Tønsberg vest, hvor det er mange arbeidsplasser og et tilsvarende stort potensial for å øke kollektivtrafikkens andel av arbeidsreiser. Traseen Kaldnes-Korten, som ligger tett på sentrum, vil også muliggjøre en rask og effektiv ringforbindelse med buss fra Nøtterøy, via Korten og Frodåstunellen til Kilen, Presterød og Ringshaug.

- g) Kaldnes-Korten gir god og rask adkomst til E18, både for nordgående- og sydgående trafikk. Adkomsten til E18 er ikke avhengig av forsterkning av øvrige veisystemer.

Brualternativet Ramberg-Korten er avhengig av forsterkning av rundkjøring ved Jarlsberg og oppgradering av tilkomstveien til E18 til 4 felter. Disse forsterkningene og oppgraderingene er ikke del av bypakke Tønsberg og det er usikkert om de kan realiseres.

- h) Kaldnes-Korten gir forbindelse til sentrum vest, Statens Park og Jernbanestasjonen. Kaldnes-Korten avlastar ikke bare gjennomgangstrafikken, men sprer også lokaltrafikken på to tilkomster noe som avlastar og letter trafikkforholdene i Tønsberg sentrum. Med tilknytning til Frodeåstunellen fullføres ringveikonseptet som i tillegg gir rask forbindelse til Tønsberg øst, Kilen, Presterud og Ringshaug og motsatt vei fra samme områder for reisende til Færder, Verdens ende mm.
- i) Tunell alternativet er det som best avlastar bymiljøet i Tønsberg for biltrafikk.
- j) En bru fra Ramberg til Smørberg og vidare til Jarlsberg vil medføre øket press på byutvikling vestover og nedbygging av landbruk, noe som kan bli vanskelig å motstå over tid
- k) Tunell alternativet er i tillegg det beste for båt- og friluftslivet langs og på Vestfjorden, som med Munkholmen og Fjordgløtt som statlig sikrede friluftsområder, er attraktiv for alle beboere i Færder og Tønsberg og for besøkende som seiler inn fjorden, bader eller fisker. Dette vil ikke minst være et betydelig gode for den planlagte store utbyggingen på Kaldnes Vest.
- l) På begge sider av Vestfjorden er strandområdene avsatt til naturområder. På begge sider lander bruforbindelsen i disse naturområdene og truer urørte naturkvaliteter.
- m) Der brua lander i Rambergskogen er det varierte løvtre biotoper, hekkende vandrefalk og trolig tilholdssted for flere rød-listede arter. Disse områdene er viktige frilufts- og rekreasjonsarealer ikke bare for lokalbefolkningen. Det er også mye brukte områder for alle beboere i Færder og i Tønsberg. Disse områdene er ikke fredet, men har likevel stor verdi for miljø og naturmangfold.
- n) Trasealternativet Kaldnes-Korten i tunell tilfredsstiller verneforskriftene for Ilene våtmarksområde og betingelsene i Ramsar konvensjonen og de nasjonale interessene er dermed oppfylt.

UTTALELSE OM VIRKNINGENE OG KONSEKVENSENE FOR MUNKEREKKA OG RAMBERG

1.1 Trafikale forhold og sikkerhets vurderinger.

Senketunell er ikke bare best for vårt område, men vi noterer at Hovedrapporten og den siste TØI rapporten 1617/2018 også konkluderer med at senketunell under Byfjorden er best for hele Regionen.

1.1.1 Trafikale forhold:

- a) Senketunell under Byfjorden gir best fremkommelighet for sentrumsrettet (mot Tønsberg) kollektivtrafikk. (*)
- b) Senketunell under Byfjorden gir størst reduksjon i ulykkeskostnader i trafikken.
- c) Senketunell under Byfjorden gir best avlastning på Kanalbroen. (*)
 - Statens Vegvesens beregninger anslår at Kanalbrua får 50 % reduksjon av trafikk med tunell og 30 % ved bro alternativet. Politiet mener også at bro alternativet vil føre til uønsket trafikk på Kanalbrua og dermed økt trafikk
- d) Senketunell under Byfjorden gir minst nyskapt trafikk.
- e) Senketunell under Byfjorden er også ventet å avlaste Stoltenberg gaten i Tønsberg med 4 800 kjøretøy per døgn (*).
- f) Senketunell under Byfjorden avlaster gjennomgangstrafikken og sprer også lokaltrafikken på to tilkomster og fullfører ringvei konseptet, som i seg selv avlaster trafikk i sentrum.
- g) Med senketunell under Byfjorden vil fortsatt store skip og seilskip (over 40 meter mast høyde) kunne anløpe Tønsberg havn inn fra Vestfjorden.
- h) Senketunell under Byfjorden vil ha den beste effekten for Teie området.
- i) Senketunell under Byfjorden vil påføre minst trafikale problemer for lokalbefolkningen på Vear, man unngår en økning av trafikken i Bekkeveien fra 1 000 ÅDT til hele 10 500 ÅDT.
- j) Senketunell under Byfjorden vil bli bygget med 2 separate tunell løp, slik at det er liten sannsynlighet for at begge løp blir stengt samtidig.
- k) Senketunell under Byfjorden vil være best for pendlere som bor i Færder kommune, 69,2 % jobber nord for fastlandsforbindelsen og da vil denne korridor gi kortest reisetid.
- l) Med senketunell under Byfjorden får man best trafikkbalanse mellom pendlere til E18 og de som skal til Tønsberg (og det er jo dit de fleste skal)
- m) Med senketunell under Byfjorden muliggjør man et senere trafikknutepunkt på Kjelle med blant annet ny jernbanestasjon.

- n) Med senketunell under Byfjorden får befolkningen i Færder den beste tilgangen til offentlige og private kontorer på Korten og via Frodeåstunellen kort vei til det sterkt ekspanderende nærings/kjøpesenter områdene på Kilen og innover Slagendalen.
- o) Med senketunell under Byfjorden vil en større del av traseen gå under Teieskogen, hvor hastigheten er høy 80 km/t (ellers 60 km/t på resten av korridor og korte reisetiden.
- p) Med senketunell under Byfjorden unngår man problematikken på Vear med nødvendige trafikkreduserende tiltak om det kommer bro, jfr. uttalelse fra Sandefjord Kommune.
- q) TØI rapporten konkluderer at senketunell skårer mest på alle målsettingene / indikatorene med unntak av forhold til gående / syklende.
- r) Kaldnes-Korten skårer også bedre på målsettingen om at det gir mindre uønsket gjennomgangstrafikk og trafikkvekst langs den sårbare Munkerekkveien, og mindre belastning på boområdene i Munkerekka og Vestskogen med mange barn ved og langs veien med friområder, barneskole og barnehager.

(*) Nasjonal Transportplan 2018-29(NTP) ble lagt fram våren 2017 og fastsetter et mål om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette innebærer nullvekst i persontransport med bil i byområdene. Virkningen av 16 730 merket med(*) ovenfor vil bidra til ønskede mål oppnåelse.

TØI (Transport Økonomisk Institutt) sin konklusjon er følgende: Tunell gir størst positiv effekt på regional konkurranseevne, er mest gunstig for dagens pendlingsmønster og er mest i tråd med Regional Plan For Bærekraftig Arealpolitikk.

Oppgaven til Bypakke Tønsberg regionen er å bygge et helhetlig transportsystem for regionen som er miljøvennlig, robust og effektivt. Ny fastlandsforbindelse fra Færder kommune er en viktig del av denne bypakken.

En senke tunell fra Kaldnes til Korten vil etter vår vurdering derfor være det klar beste alternativet for en ny fastlandsforbindelse fra stor kommunen Færder.

1.1.2 Sikkerhets vurderinger.

Momenter som taler i favør av senketunell under Byfjorden.

- 1) Kortest mulig vei til den nye legevakten på Kjelle og til og fra sykehuset med ambulanse.
- 2) Kortest mulig vei for politiet ved utrykning.
- 3) Politiet har selv kommet frem til denne konklusjonen i sin høringsuttalelse. De mener i tillegg at Kjellekrysset ikke er et nevneverdig mer utsatt knutepunkt for trafikken enn det et storkryss ved Jarlsberg Travbane vil være.
- 4) Kortest mulig vei for brannvesenet ved utrykning.
- 5) Nye Færder kommune har ca 30.000 innbyggere og i sommerhalvåret øker dette til 50 – 60.000 mennesker med sommerturister og hyttefolk. Trygghet for befolkningen ved en ulykke for å få rask tilgang på hjelp er en samfunnsmessig hovedprioritering.
- 6) Tunell vil ha en fartsgrense på 80km/t (bro 60km/t).Tiden er en viktig faktor ved utrykning. Tunell oppfyller Bypakke Tønsbergs målsetting om " lettere å komme fram i tide."
- 7) Senketunell under Byfjorden er klart best under vanskelige kjøreforhold. Ferdsel på hengebrua kan bli utsatt for sterk sidevind gjennom vind trakten som dannes ved Ramberg. Dette kombinert med glatt veibane gjør situasjonen ekstra krevende for bilistene.
- 8) Hovedrapporten konkluderer også med at senketunell gir færre ulykker enn hengebru.
- 9) VI kan ikke se at en eventuell terrorhandling vil få større konsekvenser i en senketunell enn på en hengebru.
Senketunell under Byfjorden vil bli bygget med 2 separate tunell løp slik at det er liten sannsynlighet for at begge løp blir stengt samtidig for utryknings kjøretøy.



1.2 Bomiljø

Munkerekkveien vels innbyggere, hva med dem?

Begge alternativ vil være livskvalitets nedsettende for våre beboere. Det alternativ som vil ha minst innvirkning på oss som innbyggere i Munkerekkveien vels område er uten tvil TUNELL-alternativet.

1. Tunellen bevarer landskapsbildet uten store «skyline» forandringer som blir stående til «evig tid» (Bruspenn og 100 meter høye søyler). Slottsfjellet vil fortsatt være den dominerende profil.
2. De siste forslag til tunell innslag vil vær mer skånsomme mot naturen og bebyggelsen (ref. Veivesenets siste video) mens bru alternativet vil gi 8 tunellinnslag og dominerende rundkjøringer (ref. Temarapport – ikke prissatte virkninger) 30-50 enheter behøver ikke å rives.
3. Tunell vil ivareta Tønsberg på en mye bedre måte ved å fordele trafikk mot et stjerneformet knutepunkt. (Ref. Vegvesenets Arbeidsnotat regionale virkninger – Teie – Korten)
4. Tunell vil ikke belaste vår egen tilbringer vei med så stor gjennomgangs trafikk som bru alternativet.
5. Munkholmen, rekreasjonsområde for flere enn Vellets barn og innbyggere vil fortsatt ha tilfredsstillende adkomst.
6. Våre boområder vil ikke bli belastet med forurensning og støy forurensning (ref. vind trakt) i den grad som bru.
7. Våre boområder kan fortsatt bli ivaretatt og livskvalitet bevart på en bedre måte enn bru alternativet
8. Tunell vil ikke skape de samme trafikale og bomiljø utfordringer for Vear som bru.
9. Fornminner og andre elementer som skal ivaretas ved tunell alternativet, kan skånsomt flyttes og deretter legges tilbake hvor det er nødvendig.

Regjeringens

«Boligpolitikk

Tema

En god bolig er for hver enkelt av oss avgjørende for vår livskvalitet og mulighet til livsutfoldelse. En god bolig gir oss mulighet til å delta aktivt i arbeidsliv, ta skolegang og ha sosialt samvær med andre. Gode boliger skaper gode lokalsamfunn og byer

En god bolig er en betingelse for et godt og meningsfylt liv. Det er derfor viktig at alle skal kunne sikres en bolig som tilfredsstillende deres behov.»

".... Fastsettelse av mål for de enkelte bypakkene skal ta utgangspunkt i områdespesifikke utfordringer og være konsistente med de nasjonale transportpolitiske målene. Det vises til St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 og St.meld. nr. 34 (2006-2007) Norsk klimapolitikk og det tverrpolitiske klimaforliket i Stortinget. Reduksjon av klimagassutslipp fra transport skal være en sentral premiss for det videre arbeidet med bypakker. Samtidig skal det framtidige transportsystemet ivareta hensyn til by- og tettstedsutvikling og krav til lokal miljøkvalitet. Utvikling av krav til bypakker må også ses i sammenheng med de føringer som er gitt om KS1 i Nasjonal transportplan 2010-2019. Det vises til brev til jernbaneløst og Statens vegvesen om ekstern kvalitetssikring datert 3. og 9. juli 2009.

Regjeringen legger stor vekt på «vår livskvalitet og mulighet til livsutfoldelse»:

Munkerekkveien med omegn er det en blanding av nye boligområder og boliger som har vært tilstede i over 100 år. Gjør man som politikerne og tar inn alt via «helikoptersyn» finner man at de opprinnelige boligene er sterkt forbedret og utvidet og nye boligfelt inneholder større enheter. Tomter har bestandig vært verdifulle i Munkerekkveien (Ref. Bygdebok og dagens prisnivå) men sjelden å få tak i.

Det er derfor nærliggende å tro at mange husstander satser sine sparepenger for å sikre sin livskvalitet og senere mulighet for livsutfoldelse!

(Man har anslått at boligprisene vil falle med over 30% ved brualternativet for våre boområder.)

1.2.1 Vårt boområde/vårt nærmiljø

Munkerekkveien, vestre-Vestfjordvei, søndre og nordre Ramdal inkl. Rambergåsen har bestandig vært flotte områder å bo i.

Det har vært et rolig område, den gjennomgående trafikken har vært relativt liten grunnet at Munkerekkveien og Amundrødveien ikke er skapt for gjennomkjøring men for å være tilbringer vei for områdene.

Hus har gått i arv gjennom generasjoner. Hele nord-vest av Nøtterøy har til alle tider vært flotte boområder - lett adkomst til byen, lett adkomst til store bedrifter/arbeidsplasser, lett adkomst til kommunesentra osv.

Områdene har bestandig vært barnevennlige. Det er vel også derfor en god del av eiendommene går i arv. Det er trygge områder for våre barn å vokse opp. Av barnehaver i området kan nevnes Vestskogen, Labakken, Steiner og Hundremeterskogen. Alle steder hvor barn fra våre områder ferdes til og det samme med skoler i området.

Skoleelever fra vårt område går på Teie skole, Vestskogen skole, Borgheim og Steinerskolen, samt Færder. Bakkenteigen har også studenter fra vårt område og noen som bor på hybel her. Men som alle vel etablerte områder, varierer antall barn med generasjonene.

Vi har fine badeplasser både på Munkholmen og Munkodden.

Munkholmen er også et rekreasjonsområde under Miljødirektoratets beskyttelse og stort sett fullt av folk når sommeren har kommet eller når skoler i nærheten har ett eller annet arrangement eller en idrettsforening har det samme.

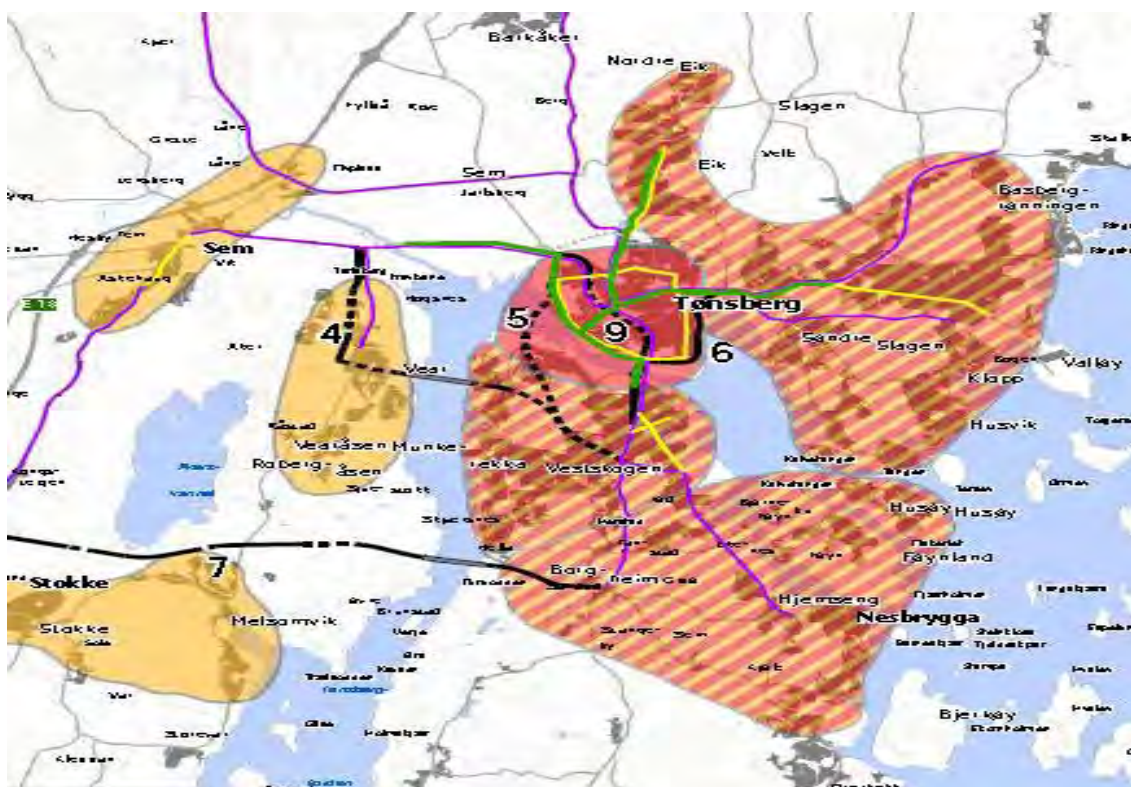
Ref.: brev fra Miljødirektoratet av 29.02.16 er «Statlig sikret som friluftsområde» for Nøtterøys befolkning. (Dokid 16/12920)

1.2.2 Bru eller tunell – fakta for vårt bomiljø:

Ved å tillate bru over Vestfjorden vil trafikken øke betraktelig på Amundrød-, Munkerekkveien. Støynivået vil også øke betraktelig samt at en slik gigantisk bru vil virke skjemmende for det meste av nordre Nøtterøy og Tønsberg sør/vest.

Hos oss har vi gode boliger, vi har en god livskvalitet og vi har mulighet til en god livsutfoldelse hvis vi får lov fortsatt å utvikle våre områder til gode boområder og ikke at store trafikkmaskiner ødelegger livskvaliteten.

En floskel blir stadig brukt: «Man kan ikke lage omelett uten å knuse egg». De eggene er det ikke liv i!



Vi ser at «bomiljø/nærmiljø» er nevnt utallige ganger og at det skal hensyn tas. Ulempen er at våre områder, som bru eller tunell alternativet skal gå gjennom, er bare nevnt «En passant».

1.2.3 Vi får utfordringene:

Det er våre boområder som får «trækken» både med det ene eller det andre alternativ. For vår del, og det burde det være for de bestemmende myndigheter også, skal vi ha det alternativ som tar best vare på våre områder.

Ved å åpne for bru alternativet vil trafikken også øke den motsatte veien over vår «Kanalbru». Det vil bli mye enklere for biler fra østlige/sørøstlige Tønsberg å ta «snarveien» over Vestfjord brua til sydligere trakter enn å kjøre rundt selv med noen begrensninger. Til sammen peker 53.000 ÅDT mot syd fra Tønsberg/Færder hvorav 8.000 er fra Færder. Se også søylen som er beregnet over Vestfjord alternativet i år 20

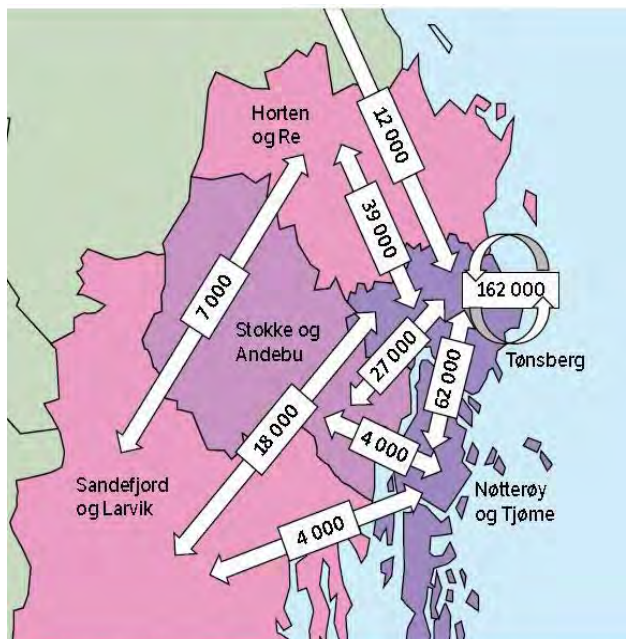
Konsept 5: Utbygging av ny Nøtterøyforbindelse mellom Korten og Kaldnes

Arealbehov: Ikke relevant ved tunell hele strekningen

Funksjon: Denne forbindelsen reduserer gjennomgangstrafikken på Teie og gjennom Tønsberg sentrum. Med to forbindelser fra Nøtterøy til Tønsberg, vil dette bedre tilgjengeligheten for de som bor på Teie og sørover. Dette vil igjen bedre attraktiviteten for dette området. Fordeling av trafikken vil avlaste Teie og Tønsberg sentrum fordi det fører til mindre trafikk og mindre støy. Mindre trafikk på dagens veg til sentrum vil bedre boligforholdene langs denne strekningen og dermed bedre nærmiljøet.

Mulig plassering: Ikke relevant ved tunell hele strekningen

Potensiell virkning: Stor positiv virkning



egionen 2010 (Kilde: NORCONSULT)
 r to rda n trafikksone gær i Tønsbergområdet. De ulike fargene i kartet er forskjellige soner, som hver består

24. (neste side) Den rager høyt over andre alternativ med ÅDT. Det er vel ikke noe mål?

Ved Kaldnes-Korten alternativet vil belastningen på Trælleborg boområdet reduseres. Flere vil velge Korten – Frodeåstunellen - Presterød i stedet for nåværende ringvei med de problemer det har medført og som Tønsberg kommune forsøker å bote på med ny støyskjerm. Mange som har sin arbeidsplass på de store bedrifts områder ved Korten, blant annet «Statens park» og «Helfo» vil avlaste

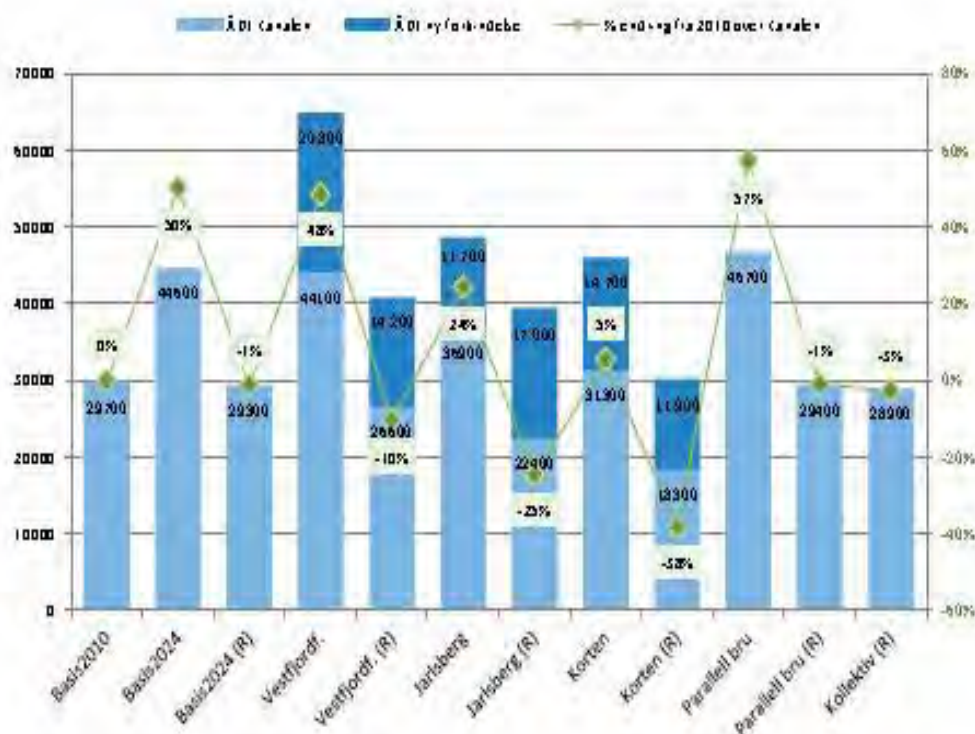
Tønsberg sentrum med tunell alternativet.

Det vil være en omvei hvis Færders innbyggere må kjøre over Vear for å komme til Tønsberg. Vear området er et boligområde og skal videre utvikles.

Vi ser at Fiskeridep. har begynt å bekymre seg for ålegress bestanden i tunell området. Av rapporter kommer det frem at de utsatte områder er Presterødkilen. Den andre siden av Kanalbruen. Ålegress trives i rent vann noe det ikke er ved Aulielvens utløp. (Ålegressenger og bløtbunnsområder – A-verdi områder)

Et moment med bru som ikke har kommet frem i disse rapportene er ulempen med høy lyd.

Fra andre steder hvor det har blitt konstruert og satt opp store bruer har «ulingen» fra viere og konstruksjon blitt et stort problem. Mellom Stokkelandet og Ramberg er det en «trakt» som vi vet virkelig kan føre til sterk vind. Hvordan vil det slå ut på vår livskvalitet tro?



Biltrafikk 2024 [ÅDT] til/fra Nøtterøy og Tjøme. Mørke blå søyle angir biltrafikk på ny Nøtterøyforbindelse, mens lys blå søyle angir biltrafikk på eksisterende bru over Kanalen.

Veivesenets temarapport for ikke prissatte virkninger, side 40, sier om våre områder: «Tunellportalområdene vil derimot fremstå som sår i landskapet, til sammen 8 portaler. Dette vil forringe landskapet lokalt i et middels skala landskap.

Ved bru over Vestfjorden vil denne være dårlig tilpasset landskapets form og bryter siktlinjen fra jordbrukslandskapet Jarlsberg som har stor verdi for landskapsbilde. Brua vil generelt harmonere dårlig med fjordlandskapet som har stor verdi for landskapsbilde og være en visuell barriere fra store områder. Landingspunktene for brua er nær strandsonen og vil dominere strandsonen lokalt.»

1.2.4 Rivning av hus, redusering av tomter:

Ser man på Veivesenets siste video er bru alternativet en relativt stor inngripen i den private eiendoms masse. Spesielt i Ramdals boligfelt. To tunell utganger vil komme ut under Teieskogen og rett i boligfeltene rundt dagens «Europris» og innslaget vil da bli i motsatt fjellvegg med en relativt stor rundkjøring midt i mellom.



Dette vei systemet krever store områder. Systemet inneholder foruten tunell innslag og utganger, en 4 felts vei med stor avstand mellom feltene og en utvidelse av Munkerekkveien med doble sykkelstier og bilvei til omtrent dobbelt bredde av i dag.

Dette vil altså gå brutalt utover hus og innsnevringer av veldig mange eiendommer og som før nevnt skape helt andre trafikale utfordringer for oss.

I tillegg vil dette føre til en spesiell støy forurensning i dette dalsøkket med omkringliggende bebygde høydedrag. Dette er boligområder fra gammelt av og ikke tilpasset stor trafikk.

I forbindelse med Bru alternativet kan man regne med at et 40-talls hus/eiendommer blir direkte berørt i Ramberg området. Hvor mange hus som blir revet fordi de ligger for nærmere den nye Munkerekkveien er ikke godt å si men alle tomter vil på en eller annen måte bli involvert.

Mens Korten-Kaldnes ikke vil berøre så voldsomt mange hus og eiendommer ifølge Veivesenets egne animasjoner.



Eksakt hvor mange eiendommer som vil bli berørt ved de forskjellige alternativ er ikke estimert i rapportene. Et estimat fra vår side er at indirekte blir flere hundre boliger berørt med følge av dårligere bokvalitet.

Estimert vil dette også gi en verdireduksjon samlet på langt over 100 mill!

1.3 Bro alternativet vurdert ut fra støy- og partikkelforurensning

1.3.1 Forurensning av sjø- og sjøbunn

En bro over Vestfjorden vil medføre meget høy forurensning. Den vil forringe sjørreten vesentlig når den går opp i Aulielva for å gyte samt at det vil lekke seg et tykt lag av forurensning som vil trekke inn over Ilene og Byfjorden.

Vestfjorden er den indre delen av Tønsbergfjorden og ligger mellom Nøtterøy i Færder kommune i øst og Stokke i Sandefjord kommune i vest. Den strekker seg omtrent seks kilometer nordover fra Trælsodden, som skiller Vestfjorden fra Melsombukta, og nordover til Ramdal på Nøtterøy, der den vestlige enden av Kanalen i Tønsberg starter. Det lille bassenget nord for Vestfjorden kalles Byfjorden.

Vestfjorden har på begge sider fjellskråninger opp til ca 60moh. Ved nedbør vil fjorden ha tilsig av jodholdig regnvann som farger fjorden «brun». Fjorden er da preget av dette, ofte i flere uker.

Dette skyldes i hovedsak at det lite strøm og derav lav gjennomstrømning fjorden.

Dette samt også tilsig av ferskvann fra Aulielva gjør at fjorden fryser så snart temperaturen beveger seg under 0c.

En bro over vil medføre stor grad av forurensning. Det mest kritiske vil være partikler fra vei/asfalt, bremses, dekk og tyngre metallpartikler fra piggdekk og brøyteplog om vinteren.

I tillegg vil vinteren medføre vesentlig forurensning grunnet salting og strøing av veidekke.

Vinteren vil være særdeles «ille» da mesteparten av forurensningen vil legge seg på isen i første omgang for deretter bidra til meget høy forurensning av sjøen når isen smelter på vårsiden.

1.3.2 Støyforurensning av boområdene langs Vestfjorden

Vestfjorden fungerer som en trakt og høytaler ved sydlig/nordlig vind. En bro med tilhørende veistøy vil føre til at beboerne langs hele Vestfjorden vil få et støynivå som vil forringe bomiljøet særdeles mye. Støyen vil forplante seg nesten ut til Kjøpmannskjær.

Erfaringsmessig så vil også en hengebro av disse dimensjoner medføre betydelig vindstøy i så smal fjordarm med denne type topografi.

Påstanden forankres godt grunnet erfart opplevelse fra Jarlsberg Travbane, tog passeringer samt båttrafikk med høy «party faktor». Ved litt sydlig drag hører man både travbanen og toget helt ut til Veierland.

1.3.3 Store økonomiske tap for innbyggerne langs Vestfjorden

I tillegg til at bomiljøet vil bli totalt forringet mht. støy fra broa vil det i tillegg få katastrofale økonomiske konsekvenser for alle de som har eiendommer inntil fjorden. Fra å være et særdeles attraktivt og høyt priset område vil man anslagsvis få en verdiforringelse på estimert over 30%!

Det er en uakseptabel økonomisk belastning som påføres den enkelte! Antatt verdiforringelse vil derav kunne være fra 1-3 mill! Estimert samlet mellom 100 -200 mill!

Vi kan ikke se at ovennevnte er berørt i utredningen der man belyser fordeler og ulemper med bro alternativet vs. tunell.

Vi mener det er en vesentlig del som man her har uteglemt!

1.3.4 Konklusjon – tunellalternativet er den eneste akseptable løsningen

Det klart beste alternativet er en tunellforbindelse som vil legges under bakken. Den blir lite synlig, samt gi få ulemper.

1.3.5 Konklusjon - Brualternativet vil gi opplevd vekst av trafikken på Kanalbrua

Tunellalternativet er eneste løsningen som vil bidra til redusert trafikk over Kanalbrua! Påstått 30% reduksjon med bru vs. 50% med tunell gir mest sannsynlig opplevd vekst ved brualternativet når man legger til grunn at det er planlagt reduksjon fra 3 til 2 felt på Kanalbrua!

Vi skal ha en løsning på 100års perspektiv. Da kan vi ikke velge kortsiktige dårlige løsninger som vil medføre store ulemper samt eventuelt hindre fremtidige passeringer i Vestfjorden. Det nytter ikke å se i sidespeilene når vi må bruke krystallkula.

1.4 Miljø, naturvern og landskapsbilde

1.4.1 Tunell alternativet ivaretar miljø, naturvern og landskapsbilde

Tunell Ramberg-Korten er totalt sett best med hensyn på miljø, naturvern og landskapsbilde. Det tilfredsstiller kravet om at «*transportsystemet skal være miljøvennlig, robust og effektivt*», et bærekraftig transportsystem som reduserer klimagassutslipp, begrenser lokale miljøskadelige virkninger og oppfyller Ramsar-konvensjonens forpliktelser.

1.4.2 Bomiljø langs Vestfjorden

De svært attraktive bo-, nærmiljø- og rekreasjons-arealene i Munkerekk og Ramberg er lite berørt av tunell traseen og det gjelder også for arealene på vestsiden av fjorden, Vear og Smørberg.

Traseen Ramberg-Smørberg med bru går midt igjennom boligområdene, med store trafikale påvirkninger, støy og forurensning og vil være svært ødeleggende på miljø, naturvern og landskapsbilde.

1.4.3 Tunell alternativet ivaretar natur og friluftslivet langs Vestfjorden

Tunell alternativet er det som best avlaster bymiljøet i Tønsberg for biltrafikk.

Tunell alternativet er i tillegg det beste for båt- og friluftslivet langs og på Vestfjorden, som med Munkholmen og Fjordgløtt som statlig sikrede friluftsområder, er attraktiv for alle beboere i Færder og Tønsberg og for besøkende som seiler inn fjorden, bader eller fisker. Bru over Vestfjorden vil være svært dominerende i landskapsbildet og ødelegger den gode opplevelsen for alle brukerne av fjorden.

På begge sider av fjorden er strandområdene avsatt til naturområder. På begge sider lander bruforbindelsen i disse naturområdene og truer urørte naturkvaliteter.

1.4.4 Fauna og dyreliv

Her er det varierte løvtre biotoper, hekkende vandrefalk og trolig tilholdssted for flere rød-listede arter. Disse områdene er viktige frilufts- og rekreasjonsarealer ikke bare for lokalbefolkningen. Det er også mye brukte områder for alle beboere i Færder og i Tønsberg. Disse områdene er ikke fredet, men har likevel stor verdi for miljø og naturmangfold.

Hensynet til våtmarksområdene er godt ivarettatt ved at tunnelen er trukket inn på land. Trasealternativet tilfredsstiller verneforskriftene for llene våtmarksområde og betingelsene i Ramsar konvensjonen og de nasjonale interessene er dermed oppfylt.

Vestfjorden er trekkrute for mange fuglearter som søker til Ramsarområdet. En bru over Vestfjorden til Smørberg vil uten tvil forstyrre disse trekkrutene og påvirke verneområdet

negativt. I motsetning til forstyrrelser i ålegressområdene ved Korten, som berøres av tunellalternativet og som er av midlertidig karakter, vil forstyrrelsene i trekkrutene bli permanente.

1.4.5 Visualisering av gigantdimensjoner i en trang byfjord

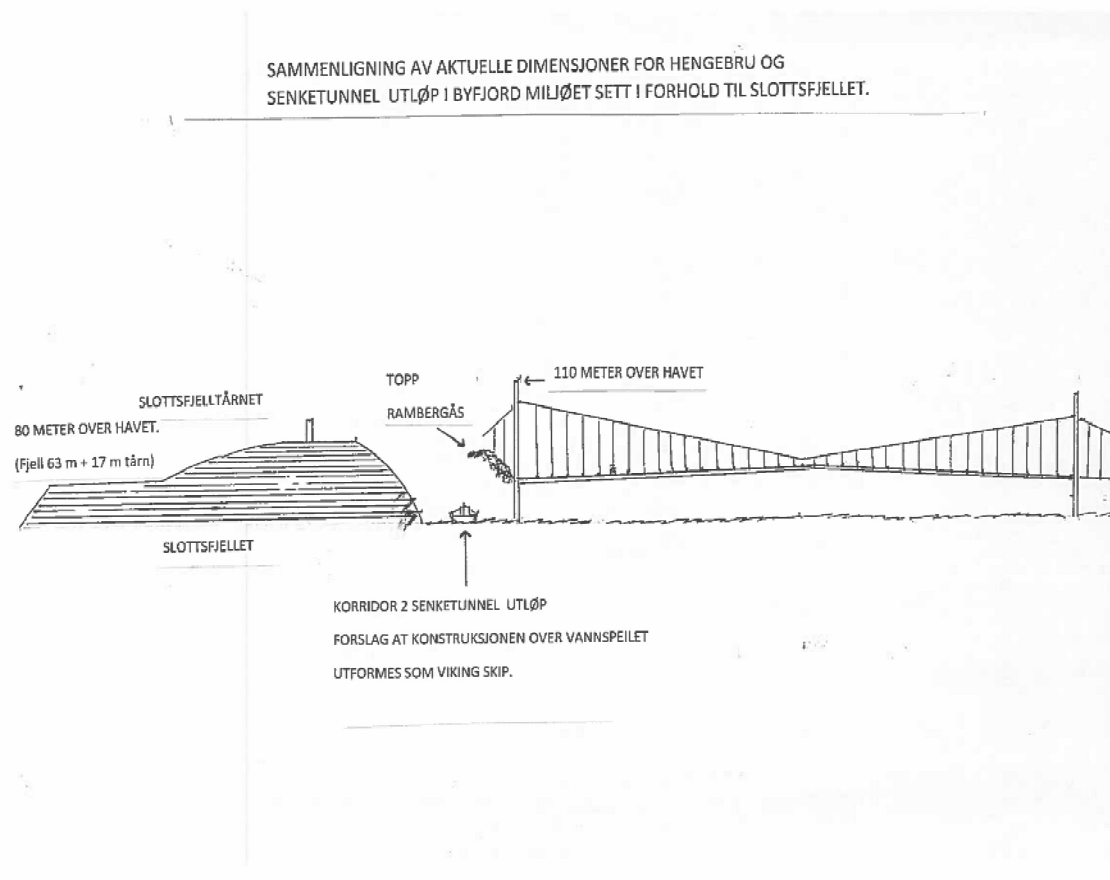
Under 7.5 Kulturmiljø i Hovedrapporten trekker man inn tidligere vurderinger Bane Nor har gjort under planlegging av nye jernbanebro over Vestfjorden.

Dette er uheldig da jernbanebroen var planlagt mye lenger sør i Vestfjorden og dermed ville fått liten betydning på Kulturmiljøet rundt Byfjorden.

I hovedrapporten vurderer man hengebru mellom Ramberg og Smørberg å ha liten negativ konsekvens for kulturmiljøet rundt Byfjorden.

Det kan virke som om utrederne ikke har fått med seg hvor dominerende den foreslåtte hengebru vil være i det aktuelle området.

Vi har derfor brukt noe tid på å lage en skisse (er vedlagt, skalaen er den samme for alle konstruksjoner, men selvfølgelig ikke horisontal avstand mellom dem)) med fokus på riktige dimensjoner på hengebru sett i forhold til Slottsfjellet og terrenget rundt Byfjorden. Konstruksjonen vil dominere området og redusere det visuelle inntrykk av Slottsfjell området. Brutårn og stag vil med sin høyde i forhold til omkringliggende terreng totalt dominere området. Østre brutårn rager 30 meter høyere enn toppen av Slottsfjelltårnet, dette tilsvarer nesten 2 tårnhøyder mer. Selve tårnbygget er kun 17 meter høyt og vil virke enda mindre hvis brutårnene kommer.



Vi har også tillatt oss å tegne inn den ene tunellåpningen i sør i samme skala (ref skisse). Det er ikke lett å forstå at den lille konstruksjonen sett i forhold til dimensjonen på brua litt lenger ut i Byfjorden, skal bli vurdert mye verre for kulturmiljøet, med beskrivelsen «skaper en landtunge som vil begrense opplevelsen og redusere historisk lesbarhet fra middelalderbyen, da den mister siktlinje til store deler av Byfjorden»

Det kan ikke være bedre at man i siktlinjen fra Middelalderbyen får inn 4 store betongmaster og i en bredde på 587 meter ser en vegg av stående stål stag 50 til 100 meter opp i luften.

Konklusjon – Tunell alternativet ivaretar naturressursene

Kaldnes-Korten i tunell er det beste alternativet for tema naturressurser. Store deler av traseen går i tunell under Teieskogen før den krysser Byfjorden. Ilandføringen er i tettbygd strøk og vil ikke påvirke andre naturressurser. Alternativet har det minste arealtapet av dyrket mark. Den undersjøiske tunnelen gir minst negative konsekvenser i fjordlandskapet fordi de ikke har bruer som bryter vannspeilet eller gir barrierevirkning. De nedsenkede lave tunellportalene på hver side av fjorden går nærmest i ett med landskapet.

1.5 Kollektivtilbud

1.5.1 Tunell alternativet er best for kollektivtrafikken

Traseen Ramberg-Korten i tunell er det alternativet som best fremmer buss- og kollektivtrafikk. Kollektivtrafikken prioriteres best ved at måloppnåelsen for fastlandsforbindelsen blir høy og at ringveikonseptet realiseres «tett» på Tønsberg sentrum.

Traseen Ramberg-Korten i tunell gir 50% reduksjon i trafikken på Kanalbrua og tilfredsstiller dermed trafikkmålet:

«Å avlaste trafikken på den eksisterende Kanalbrua og tilførselsveiene, hvor det i dag er kødannelse og forsinkelser og slik at det gir mulighet til prioritering av buss- og kollektivtrafikk.»

Bruforbindelsen Ramberg-Smørberg gir bare ca 30% reduksjon av trafikken på Kanalbrua, og dette er for lite til at buss- og kollektivtrafikk vil få nødvendig prioritet. Bruforbindelsen Ramberg-Smørberg oppfyller ikke trafikkmålet.

1.5.2 Tunell alternativet er beste løsningen for arbeidsplassene

Ramberg-Korten muliggjør også nye buss ekspress ruter til Tønsberg vest, hvor det er mange arbeidsplasser og et tilsvarende stort potensial for å øke kollektivtrafikkens andel av arbeidsreiser. Traseen Kaldnes-Korten, som ligger tett på sentrum, vil også muliggjøre en rask og effektiv ringforbindelse med buss fra Nøtterøy, via Korten og Frodåstunellen til Kilen, Presterød og Ringshaug.

Den største og viktigste kollektivsatsingen i Vestfold og Tønsberg er utbygging av jernbanesystemet. Dette finner vi igjen i Vestfolds Regionale Plan for Bærekraftig Arealutnyttelse (RPBA) som vil at *Vestfoldbanen skal være ryggraden i persontransportsystemet i Vestfold*. Det er stor arbeidspendling inn og ut av Tønsberg nordover til Drammen/Oslo området, og sørover til Sandefjord og Larvik. Skal jernbanesatsingen lykkes, dersom flere skal finne det attraktivt å reise kollektivt med jernbanen, kreves det samordnet planlegging av jernbane- og veisystemene. Veisystemet må gi rask og pålitelig tilkomst til jernbanestasjonen også med bil/drosje.

Jernbanestasjonen blir liggende vest i sentrum, muligens på Korten og da må den nye fastlandsforbindelsen ligge tett på sentrum, dvs. traseen Kaldnes-Korten.

MÅLOPPFYLLELSEN

1.6 Måloppfyllelse – Avlastning av Kanalbrua:

Under «Predisering av samfunns mål» er det tre elementer som blir trukket frem i KVV (Konseptvalg utredning):

1. Bærekraftig - Et bærekraftig transportsystem som reduserer klimagassen, begrenser lokale miljøskader og Ramsarkonvensjonens forpliktelser
2. Robust - En samfunnsikker forbindelse mellom Nøtterøy og fastlandet
3. Effektiv – Bedre fremkommelighet og pålitelighet for kollektiv og transport næringen

Vi mener tunell alternativet er det som best oppfyller disse krav:

Tunell alternativet ligger lavt i terrenget og mye av løsningen vil være tunell (Kolberg – Kaldnes, Kaldnes - Korten) og vil derfor ha en mye større grad av muligheter til å rense avfallsprodukter fra vei systemet. Ved at tunell kommer opp nær Korten næringsområde vil en eventuell inngripen i Ramsar være forsvinnende liten.

En bru er utsatt for vær, vind, lave temperaturer og det siste, et godt synlig terrormål. Tunell alternativet vil være mer skjermet i naturen og kreve mer lokalkunnskap hvis terror noen gang skulle bli aktuelt.

- A. *Tunellen vil avlaste Kanalbrua på en mer effektiv måte ved at trafikken ledes direkte til Kortens mulighet for fordeling av trafikken – til Oslo, til sentrum, til Kilen/Presterød, til Solvang og til Vear/Stokke samt vestlige områder som Sem, Andbu. Systemet vil også sørge for at de fleste tar veien om E-18 for transport sydover. Alternativet vil derfor gi kollektivtransporten mye bedre vilkår og gjøre Kanalbrua til en mer «Grønn lunge».*

Det som da står igjen som mer effektivt å bruke Kanalbrua til er Stensarmen og Gunnarsbø området.

KVV sier under pk. 5.6 Nøtterøy forbindelsen: «Sentrumsorienterte Nøtterøyforbindelser som bygger opp under Tønsberg som regionhovedstad representerer den andre siden av skalaen.»

Vi mener at det er akkurat det tunell alternativet gjør, samtidig som det avlastar den gamle Kanalbrua for ytterligere trafikk. Vi vil jo at Tønsberg fortsatt skal være vår «Hovedstad».

1.7 Fullføring av Ringveien (Frodeåstunellen)

Planene er at sentrum i Tønsberg skal forbeholdes kollektivtransport, sykkel og selvfølgelig gående. Ringvei konseptet vil derfor bli mer attraktivt og effektivt for områdets innbyggere og helt i tråd med Effektmålene. Et nytt stort byggefelt er også under planlegging/realisering på Kilen. Halvdan Wilhelmsens alle skal stenges, sløyfen om Trælleborg området ser man helst at det blir redusert trafikk grunnet støy i boligområdet, slik at det vil være nærliggende å bruke ringveien hvis besøk i Tønsberg syd/Færder.

Konseptvalgutredningen (KVU) sier blant annet følgende om ringveien:

6.3 Ringvegkonseptet (KVU₉)

Fri fremføring av kollektiv til sentrum i de fire hovedaksene

Effektivt og sammenhengende sykkelvegnett med sykkелеkspressveg til de mest folkerike områdene

Ringveg med ny Nøtterøyforbindelse, fortrinnsvis bru mellom Kaldnes og Korten

Restriktiv tiltakspakke, parkeringsrestriksjoner, kollektivfelt på eksisterende Kanalbroa, bompenger, stenging for gjennomkjøring av Nedre Langgate og Halvdan Wilhelmsens allé

Effektmål 3 (KVU)

Avlasting av Tønsberg sentrum

Uten tiltak fram til 2024 øker trafikkmengden i Tønsberg sentrum med 51 prosent sammenliknet med 2010. Det er bare restriktive tiltak som kan redusere trafikknivået i dagens bomsnitt.

Ringvegkonseptet avlaster sentrum mest med en reduksjon på 28 prosent sammenliknet med 2010.

Det er valgt fire konsepter som på ulike måter møter utfordringene til en helhetlig transportløsning for Tønsbergområdet. Det er lagt vekt på å legge bedre til rette for kollektivtransport og sykling og i tillegg gi Nøtterøy en robust fastlandsforbindelse.

1. Ringveg

Ny Nøtterøyforbindelse nordover gir best mål-oppnåelse totalt sett.

1.8 Kollektivt tilbud sykkel og gange

Samfunns målet i Tønsbergpakken og fastlandsforbindelsen er at transportsystemet skal være miljøvennlig, robust og effektivt med tiltak som fremmer mer miljøvennlig og arealeffektiv transport. Dette er en viktig del av pakken. Det fordrer en helhetlig transportløsning for Tønsberg-regionen og forutsetter en sterk satsing på kollektivtransport og gang-/sykkelvegsystemer. Dette samstemmer med overordnede regionale og nasjonale føringer som sier at det skal tilrettelegges for kollektiv trafikk, sykkel og gange ved planlegging av vei og transportsystemer. I Tønsberg regionen er kollektivtilbudet i det alt vesentlige buss og jernbane. Buss for lokaltrafikk og jernbanen for fjerntrafikk.

Det skal tilrettelegges for overgang fra privatbilisme til kollektivtrafikk. Spesielt skal all ny trafikkvekst dekken med kollektive løsninger.

Kaldnes-Korten i tunell er det trasealternativet som best fremmer kollektiv tilbudet, sykkel og gange.

1.8.1 Kollektivt tilbud

En kraftig avlastning av trafikken på Kanalbrua og tilførselsveiene, ca 50%, muliggjør prioritering av buss- og kollektiv trafikk med et eget kollektiv felt på Kanalbrua og uten at busstrafikken blir hindret av kø og trafikkork. Reduksjon av trafikken i sentrumsgatene og stengning av Nedre Langgate for gjennomgangstrafikk bidrar også effektivt til en rask og pålitelig kollektiv trafikk, hvor passasjerene ikke behøver å frykte forsinkelser.

Et kollektivt tilbud har størst effekt dersom det muliggjør at daglige arbeidsreiser gjøres med kollektive transportmidler. For at dette skal være attraktivt, må rutene være pålitelige og må reisetiden være kort. En buss ekspress rute gjennom tunnelen til Korten og sentrum vest hvor det er mange arbeidsplasser og et tilsvarende stort potensial for å øke kollektivtrafikkens andel av arbeidsreiser muliggjøres med traseen Kaldnes-Korten, som ligger tett på sentrum. Dette vil også muliggjøre en rask og effektiv ringforbindelse med buss fra Nøtterøy, via Korten og Frodåstunnelen til Kilen, Presterød og Ringshaug. Bruløsningen Ramberg-Smørberg gir ikke slike muligheter.

Det er stor arbeidspendling inn og ut av Tønsberg nordover til Drammen/Oslo området, og sørover til Sandefjord og Larvik hvor jernbanen er et naturlig valg. Dersom flere skal finne det attraktivt å reise kollektivt med jernbanen, kreves det samordnet planlegging av jernbane- og veisystemene. Veisystemet må gi rask og pålitelig tilkomst til jernbanestasjonen også med bil/drosje. Den største og viktigste kollektivsatsingen i Vestfold og Tønsberg er utbygging av jernbanesystemet. Dette finner vi igjen i Vestfolds Regionale Plan for Bærekraftig Arealutnyttelse (RPBA) som vil at *Vestfoldbanen skal være ryggraden i persontransportsystemet i Vestfold*. Skal jernbanesatsingen lykkes, må jernbane, vei, buss og øvrig kollektiv transport møtes i et «trafikkknutepunkt». Jernbanestasjonen blir liggende vest i sentrum, muligens på Korten og da må den nye fastlandsforbindelsen ligge tett på sentrum, dvs. traseen Kaldnes-Korten.

1.8.2 Sykkel og gange

Sykkel og gange er et transportalternativ for relativt korte distanser. Som for kollektiv transport, har tilbud om sykkel og gange har størst effekt dersom det muliggjør at daglige arbeidsreiser og skolevei. Trasevalg som er attraktive for bil og motorisert transport er nødvendigvis ikke attraktive for sykkel og gange. Gangbrua på Kaldnes er et godt eksempel på dette. Her knyttes boligområdene nord på Nøtterøy godt sammen med Tønsberg sentrum, og brua er svært godt trafikkert, både sykkel og gange.

Terskelen for sykkel og gange er høy for mange mennesker. I tillegg til kort avstand må høydeforskjeller og stigning helle ikke være for stor. Her kommer høybrua Ramberg-Smørberg særs dårlig ut. Potensialet for sykkel og gange er lite. Det er ikke noe naturlig trafikkgrunnlag for

sykkel og gange på denne strekningen, høydeforskjellene er for store og i tillegg vil vær og klima ofte være ugunstig. Det vil ikke være noen fornøyelse å gå eller sykle over brua når det er vind og regn.

Tunellen Kaldnes-Korten har ikke sykkel eller gangbane. Det trengs heller ikke. Gangbrua på Kaldnes dekker opp for sykkel og gangtrafikken til både Korten og sentrum. Eventuelt ville en ny sykkel og gangbru lenger vest, mellom Kaldnes vest og småbåthavna i Tønsberg være mer attraktiv og ha en lavere terskel for bruk, enn en sykkel og gangfelt i senketunellen.

1.9 Mangler ved hengebru løsningen (Korridor 1).

Det helt sentrale punkt må være at Korridor 1 har relativt liten effekt på trafikken over Kanalbroen. Til en kostnad av 3,1 milliard kr reduseres trafikken over Kanalbroen med kun 12 600 biler i døgnet.

Til sammenligning går trafikken over Kanalbroen ned med 21.000 biler i døgnet med senketunell under Byfjorden Korridor 2.

I kostnadene for hengebru er det ikke tatt med en helt nødvendig opprusting av veien fra Jarlsberg travbane og opp til E-18 på Sem(Aulerød). Indikert tilleggskostnad 190.000.000 kr.

1.10 Kostnadsoverslagene.

Noen av hovedmålene med ny fastlandsforbindelse er å avlaste Kanalbroen og samtidig stimulere til fler kollektiv reisende inn og ut av Tønsberg. Med færre biler på Kanalbroen er det enklere å legge mer til rette for kollektiv trafikk.

I utgangspunktet koster senketunellen under Byfjorden noe mer enn hengebru Ramberg – Smørberg 500 millioner mer, men man får samtidig mer for pengene.

Hengebru Ramberg - Smørberg 40 m fri seilingshøyde	3 100 000 000
Reduksjon i Kanalbro passeringer: ÅDT 12 600	
Kostnad per redusert ÅDT på Kanalbroen	246 032
Justert for nødvendig oppgradering Jarlsberg-Sem	261 111
Senketunell Kaldnes – Korten	3 600 000 000(*)
Reduksjon i Kanalbro passeringer: ÅDT 21 000	
Kostnad per redusert ÅDT på Kanalbroen	171 429

(*) Kilde: Tore Kaurin i møte på Tinghaug 30.januar 2018.

Basert på ovenstående kriterier vil man få 30 – 35 % mer for pengene ved å velge korridor 2, senketunell under Byfjorden.

REGIONALE OG NASJONALE FØRINGER

1.11 Vestfold Fylkeskommunes Plan for Bærekraftig Arealpolitikk (RPBA)

Vestfold Fylkeskommunes Plan for Bærekraftig Arealpolitikk gir føringer for samordnet areal og transportplanlegging.

Transportpolitikken innrettes mot å legge til rette for gange, sykling og kollektivtransport.

RPBAs hovedgrep er en konsentrert by- og tettstedsutvikling. Dette er et bidrag til å nå klima- og energimål ved at det:

- Legger grunnlag for korte reiseavstander og redusert transportarbeid
- Gis føringer for at veksten i transportbehov skal tas gjennom kollektivtransport, gange og sykling
- Underbygger investeringer i infrastruktur for gange, sykling og kollektivtransport
- Satses på Vestfoldbanen som ryggraden i persontransportsystemet i Vestfold.

Regionale og lokale arealplaner skal være samordnet med planer for utviklingen av transportsystemet og bygge opp under kollektivtrafikk, gåing og sykling.

Arealbruken skal sikre kobling mellom transportformer, vei, buss, jernbane og tilgjengelighet, inkludert pendlerparkering for sykkel og bil.

Ambisjonene for utvikling av Vestfoldbanen og dens betydning i transportsystemet er forankret i Plattform Vestfold. Gange og sykling er prioriterte transportformer i lokaltrafikken, lokalbuss er prioritert transportform for lokaltrafikk utover gang- og sykkelavstand, mens toget er den prioriterte transportformen når det gjelder lengre reiser i og ut av fylket. Vestfoldbanen vil slik utgjøre ryggraden i persontransportsystemet i Vestfold.

Investeringer i det fylkeskommunale vegnettet skal ha fokus på tiltak som fremmer overgang fra bil til miljøvennlige transportmidler.

I RPBA er det satt opp følgende effektmål for utviklingen av transportbehovet:

Transportmiddelfordeling:

TRANSPORTMIDDEL- FORDELING VESTFOLDBYEN	2005	2009	EFFEKTMAÅL 2023
Kollektivreiser	4,2%	5%	7%
Sykkel	6,2%	7%	10%
Gange	18%	18%	23%
Bil/passasjer	69%	68%	58%

Vurdert opp mot RPBA er Kaldnes-Korten i tunell det alternativet som best ivaretar intensjonene og føringene i RPBA.

- a) Kaldnes-Korten i tunell bygger opp under en konsentrert by- og tettstedsutvikling.
- b) Kaldnes-Korten i tunell avlaster biltrafikken over Kanalbrua og i tilførselsveiene, som muliggjør prioritering av buss- og kollektiv trafikk
- c) Kaldnes-Korten i tunell fører til reduksjon av biltrafikk i Tønsberg sentrum og bedre framkommelighet for buss- og kollektiv trafikk.
- d) Kaldnes-Korten i tunell etablerer sammen med Frodåstunellen en sentrumsnær ringvei som styrker øst-vest forbindelsen i Tønsberg også med buss- og kollektivtrafikk.
- e) Kaldnes-Korten i tunell muliggjør ekspress bussruter fra Færder til arbeidsplasser i Tønsberg Vest og Korten.
- f) Kaldnes-Korten i tunell knytter veisystemet sammen med jernbanen hvor Jernbanestasjonen ligger vest i Tønsberg.
- g) Kaldnes-Korten i tunell utnytter det eksisterende veisystemet best. I trafikkmaskinen på Kjelle deles trafikken effektivt mot øst, nord og syd uten behov for utbygging av de eksisterende veiene.

Traseen Ramberg-Smørberg med bru bidrar ikke i samme grad til oppfyllelsen av RPBA og har følgende negative konsekvenser:

- 1. Ramberg-Smørberg gir «ny trafikk» som medfører økt privatbiltrafikk på bekostning av kollektiv trafikk.
- 2. Ramberg-Smørberg avlaster bare i mindre grad Kanalbrua og tilførselsveiene.
- 3. Ramberg-Smørberg medfører øket trafikk på Rv303 fra Stokke og Vear.
- 4. Ramberg-Smørberg øker presset på bysentrum vil medføre øket press på videre byutvikling vestover, nye handelssentra utenfor byen og nedbygging av landbruk.
- 5. Ramberg-Smørberg er avhengig av et nytt trafikknutepunkt (stor rundkjøring) på Jarlsberg på landbruksarealer.
- 6. Ramberg-Smørberg forutsetter utbygging av Fv300 fra Jarlsberg til Aulerød med 4-felt for å ta unna den økede trafikkmengden.

1.12 Rikspolitiske føringer

Rikspolitiske føringer følger de samme hovedlinjene som RPBA. Intensjonene i rikspolitiske føringer er at utviklingen av transportsystemet skal ha som formål en overgang fra privatbilisme til kollektiv transport. Dette er nedfelt i Nasjonal Transportplan.

Regjeringens Politiske Plattform fastslår at Regjeringen har som mål at *all* vekst i persontrafikken i byene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange. Regjeringen legger blant annet til grunn et mål om at sykkelandelen i byene skal være på 20 prosent.

Skal Regjeringsplattformen legges til grunn for trasevalget for fastlandsforbindelsen er det bare et alternativ som oppfyller målsetningen, Kaldnes-Korten i tunell. Det bør vurderes hvordan dette påvirker forutsetningene for prosjektet som helhet før man konkluderer.

DEL 5

Politiske partier



Bro det beste alternativet - når effektivitet og sikkerhet mest teller.

Fylkesberedskapssjef Jan Helge Kaiser har i TB 18/1-18, en meget viktig kommentar til valget mellom bro og tunell. Vi har opplevd at Nedre Langgate, Kjellekrysset og riksvei 311 på Kilen, har stått under vann. Dersom vi tror på prognosene om «mere vær», er ikke dette tilstrekkelig hensyntatt hvis tunell foretrekkes. Da er eneste exit for øyene og byen selv, opp Stenmalen og over Eik. Er det fornuftig og god beredskap?

Et annet viktig moment jeg aldri har sett noen ta opp i denne diskusjonen, er effektiviteten. Selv har jeg drevet næring på Nøtterøy og blitt utrolig overrasket over effekten av å flytte nærmere E-18 og slippe byen. Jeg kjenner ingen som synes det er ok å betale for «ingenting». All næringsvirksomhet på Nøtterøy, sliter med trange veier og tett trafikk. I Kjøpmannskjær ligger «Kjemi-Service» som alene har 30 -40 vogntog pr. døgn. På Nøtterøy ligger videre 3 av Norges største grønnsaksprodusenter, Bjertnes/Hoel salat a/s, Hans Jacob Fosaas og Brødrene Freberg, da. De har alle 3 store deler av sin produksjon utenfor øya, men må hjem med varer, redskap og folk.

Videre har vi alle håndverkerne som må hente varer og tjenester ulike steder i området. Tiden som medgår for de her omtalte grupper, må betales av noen. Alle øyboerne får det på regningen fra håndverkeren, og her blir bompengene fort til vekslepenger å regne. Transportører og bøndene må stort sett betale omkostningene selv. Det gir store omkostninger med dårlig effektivitet og inntjening.

Det har heller ikke vært mye omtale av turistene som skal til Tjøme. Meg bekjent øker innbyggertallet på øya 10 x i sommerferien. Det er flere enn alle som bor på Nøtterøy tilsammen. Denne gruppen har ingen verdens ting å gjøre i Kjellekrysset på vei til sin feriebolig.

Og når vi først er i Kjellekrysset og Frodåstunellen; Hvorfor må den tunellen ende opp på Kilen? Veien her burde gått rett fram, med avstikker til Kilen, og inn i Sandeåsen for så å kommet ut på Gauterød. Da ville Kilen-området fått stor avlastning. Dagens trafikkaos der ville mest sannsynlig bli løst, mens Kjellekrysset får større belastning. Siden ekspertene ikke er redd for å belaste Kjellekrysset, gir det få eller ingen problem.

Kanalbroa blir ikke stengt

Mange uttaler seg som om kanalbro blir stengt. Det medfører ikke riktighet. Nøtterøy og Tjøme vil få både ambulanse, brann og politi like raskt til øya som det en tunell vil gi. Gangbroa over til Kaldnes er også beregnet på ambulanse og politi som en reserveløsning. Hovedargumentet til tidligere Tjømes kommunestyre faller derfor bort med at tunell er nødvendig for folks sikkerhets skyld.

Økt brohøyde – ikke aktuelt

Store fartøyer har ikke lenger behov for å anløpe Tønsberg by. Alt av næringsvirksomhet er i dag fortrent av leilighetskomplekser som stenger store fartøy fra å legge til. Det er fortsatt et unntak på Kaldnes. Leiekontrakten til drivende selskap går ut i 2021, og vil etter det jeg har fått vite, ikke bli fornyet. Det er trolig bare et tidsspørsmål før et «vel» presser også denne virksomheten bort fordi det ikke lenger passer inn i området, som tross alt er et boligområde.

Konklusjon: Øyfolket skal på land. Brualternativet er det rette valget!

Fylkesleder for Partiet De Kristne , Vestfold

Morten Freberg



PARTIET DE KRISTNE

NY FASTLANDSFORBINDELSE FRA NØTTERØY OG TJØME.
Høringsuttalelse fra Miljøpartiet De Grønne, Færder

Da planene om ny fastlandsforbindelse startet var hovedmålet å forbedre framkommelighet og sikkerhet for de som skal til og fra øyene morgen og kveld. I utredningsdokumentene for ny fastlandsforbindelse er det fire hovedoppgaver som skal løses: Avlaste kanalbroen og sørge for en sikker fastlandsforbindelse. Avlaste veinettet gjennom Tønsberg. Etablere kollektivfelt/sambruksfelt Nøtterøy – Tønsberg. Bedre trafikkforholdene på Teie, Hogsnes og Presterød.

Vi har følgende kommentarer til de to gjenstående alternativene:

- Vi reagerer på at den opprinnelige hensikten med veien er borte og at hovedmålet nå er å finne raskeste vei til E18. I et relativt kort fremtidsperspektiv vil en raskere, stabil og dobbeltsporet Vestfoldbane ta over store deler av dagens trafikk på E18
- Vi reagerer på at løsningene feilaktig fremstilles som et klimatiltak, og at det heller ikke er gjort rede for de enorme klimautslippene selve byggeprosessen vil representere
- Vi reagerer på de store inngrepene løsningene vil innebære i kulturlandskapet og bomiljøene på begge sider av fjorden
- Vi reagerer på store landbruksarealer går tapt
- Vi reagerer på at det ikke er tatt høyde for at fremtidens samferdselsløsninger og teknologiske fremskritt innen relativt kort tid vil føre til atskillig mindre bilbruk enn i dag og dermed ta bort hele grunnlaget for hele prosjektet
- Vi reagerer på de enorme kostnadene som på sikt også representerer en betydelig og utvilsom fare for alvorlige nedbetalingsproblemer når samferdselsløsningene blir mindre bilbaserte
- Vi reagerer på at hverken bru eller senketunell har til hensikt, eller vil medføre at persontransport flyttes over til kollektiv og følgelig heller ikke bidrar til redusert klimautslipp. Generelt reagerer vi på den svake satsingen på gange, sykkel og kollektiv i Bypakke Tønsberg sammenlignet med andre bypakker i landet

Vi er kjent med at 2015 var det på fylkesnivå flertall for å løse transportutfordringen med en dobbel kanalbru og oppgradering av Ringveien med bedre framføring mot Frodeåstunellen. Vi ber om at denne løsningen igjen finnes frem og utredes videre for gjennomføring.

Færder 09.02.18
Styret i Miljøpartiet De Grønne Færder

v/ Randi Hagen Fjellberg

Vestfold Fylkeskommune

firmapost@vfk.no

Tønsberg

Ref. Ny Fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme.

Fastlandsforbindelsen – vurdering fra Færder Venstre

Etter en prosess med i utgangspunktet 8 alternativer, inkludert Vestfjorden, er det nå kun to alternativer som gjenstår, Ramberg – Smørberg (Jarlsbergalternativet) og Kaldnes – Korten (Kortenløsningen).

Vestfjordforbindelsen

Færder Venstre gikk til valg 2017 på å arbeide for at Vestfjordforbindelsen ble utredet. Vi mener det er en stor svakhet at dette ble avslått.

Øyene (Nøtterøy, Foymland, Husøy, Tjøme, Brøtsø og Hvasser) har med sine ca 30.000 innbyggere, et stort behov for en fremtidsrettet og effektiv veiforbindelse til E18.

Mye taler for på at det er beste løsning både økonomisk, miljømessig, for øyenes arbeidsmarked og næringsliv, og for å avlaste trafikksituasjonen i Tønsberg.

Grunnlaget for at Vestfjorden ble kuttet ut ligger i en tolkning av trafikktegninger det er all grunn til å stille spørsmålstegn ved. I løpet av prosessen har selve forutsetningene også endret seg.

Tidlig var målet å sikre øyene en ny sikker fastlandsforbindelse samt løse og utvikle vei utfordringer i Tønsberg regionen. Senere endret prosjektet navn til "Bypakka" og fokuset er mer og mer rettet mot å løse Tønsbergs trafikkproblemer.

Vestfjorden ble kuttet ut som alternativ til tross for at den ble pekt ut som det alternativet med den mest regions forstørrende effekten. Begrepet Tønsbergregionen forsvant, og begrepet Bypakka dukket opp. Vestfjordforbindelsen avlaster Kanalbroen med en betydelig trafikkmengde, og sikrer øyboerne en sikker fastlandsforbindelse. Prismessig er den også blant de absolutt beste løsningene.

Det faglige grunnlaget bak å kutte ut Vestfjorden i videre konsekvensutredning var betenkelig, og politisk er det merkelig at det som er gunstig for øybefolkningen ikke ble mer vektlagt av politikere på øyene.

Hva ligger egentlig bak vurderingen fra 2014: *"Vestfjordkonseptet vurderes i KVUen likevel som dårligere enn Ringveikonseptet for regionale virkninger siden det legger til rette for irreversible regionale virkninger og bidrar minst til å styrke Tønsberg som region senter."*

Hvordan kan en løsning som konkluderes med har den beste regionsforstørrende effekten plutselig defineres til å ha irreversible regionale virkninger? Hvordan kan det å skape kortere avstand og flere retninger ut fra øyene ha negative, irreversible virkninger? Svaret på disse to spørsmålene er selvsagt at alt sees fra Tønsberg, og ikke fra Tønsbergregionen eller fra øyene. Det sies jo også rett ut; "styrke Tønsberg som regionsenter".

Det er derfor viktig å være klar over at veien frem til de to alternativene som nå gjenstår har hatt som en forutsetning at de skal styrke Tønsberg som regionsenter og ikke primært gi øyfolket bedre og flere fastlandsforbindelser.

Trafikktallene

I tabellen under gjengis de tall som har vært grunnlag for KVU-en og de tall som kom høsten 2016. KVU rapporten konkluderte med at 89% skulle til Tønsberg og nordover. Det får det naturlig nok til å høres fornuftig ut å lage en vei nordover. Men så kom tallene fra 2016. Her var detalj graden mye større. Der fremkommer det at 47% kun skal til Tønsberg, 60% skal kun til Tønsberg eller østover mot Slagen, 7% skal gjennom Tønsberg og nordover på E18, 18% skal sydover på E18 pluss til Sem / Vear.

Slår vi sammen andelen som skal nordover på E18, til Horten og til Sem/Vear, er det av dagens trafikk over Kanalbroen kun 22% som kan tenkes å få en fordel av en nord-syd løsning.

Konklusjonen er at minst 60% av dagens trafikk over Kanalbroen vil fortsatt bruke denne selv med en Jarlsberg- eller Korteløsning.

Det er heller ikke sikkert alle som skal til Horten ville valgt en ny nord – sør løsning, så andelen som fortsatt vil velge Kanalbroen kan meget vel være større.

Det er og sannsynlig at flere av de som skal til Sem / Vear ville hatt en raskere vei via en Vestfjordforbindelse og dermed heller ikke valgt nord – syd løsningen. Det avhenger helt av hvor de kommer fra.

En annen interessant ting er at KVU-en konkluderte med at en Vestfjordforbindelse ville føre til *en økning i antall reiser mellom Nøtterøy/ Tjøme og Stokke/ Sandefjord fra ca 8000 i døgnet i 2010 til ca 23 000 i døgnet i 2024*. Hvem er den økningen på 15 000 reiser? Er det nyskapt trafikk pga at innbyggere i Færder får et større arbeidsmarked og går det i så fall til fradrag på det antallet reisende som

kjører over Kanalbroen i dag? Dette er helt avgjørende spørsmål å svare på for å kunne vurdere effekten av ulike løsninger. Dette er ikke besvart og kan velte hele grunnlaget for trafikk beregningene.

Trafikktallene fra 2016 gir ingen grunn til å tro at de 2 løsningene som nå er utredet i nevneverdig grad vil redusere trafikken over kanalbrua og inn til byen eller østover. Så kan man selvsagt hevde at tallene heller ikke viser klart at Vestfjordforbindelsen gjør det, men Vestfjordforbindelsen har så mange andre positive fordeler for regionen og for Færderbefolkningen. Og hva med de 15 000 ekstra reisene som KVVU-en snakket om? De er en ukjent faktor av stor betydning her.

Det er altfor mange ubesvarte spørsmål som må burde vært besvart før man iverksetter en irreversibel utbygging til flere milliarder. Vi trenger bedre analyser av trafikktall, fremtidig reisemønster, hvordan Tønsberg skal løse trafikkproblemer, samfunnseffekter / regionforstyrrelse og mye annet. Derfor har vi i Venstre ønsket at Vestfjordforbindelsen skulle underlegges samme grundige vurdering som de andre alternativene i nord. Da først ville vi fått et sammenligningsgrunnlag vi kan bruke til å fatte kvalifiserte beslutninger.

Vi stusser jo litt på den store motstanden mot å utrede et alternativ som vitterlig har så mange fordeler og så stor støtte i befolkningen. Er man trygg på egne konklusjoner skulle det vel ikke være noen fare med det.

	KVVU rapporten 2010	Trafikktelling 2016
Total mellom Tønsberg og Nøtterøy / Tjøme	70 000	36 000
Tønsberg og nordover	62 000 (89%)	
Kun til Tønsberg		17 000(47%)
Østover (Presterød, Slagen)		4 500(12,5%)
Horten / Østfold		3 500(10%)
Nordover E18		2 500(7%)
Vest og sydover	8 000	4 500(12,5%)
Sem / Vear		2 000(5,5%)

Jarlsbergalternativet vs Korternalternativet

Dette er de to gjenværende alternativene som nå er ute på høring:

1. Bekkeveien – Kolberg – Ramdal – Smørberg – Jarlsberg travbane – E18 med hengebro over Vestfjorden
2. Bekkeveien – Kolberg – Kaldnes – Korten – Kjellekrysset – E18 med tunell under Byfjorden

Av disse de to alternativene er det særlig Korternalternativet som utpeker seg med store usikkerheter og mange negative konsekvenser. Noen av disse nevnes under.

Korternalternativet:

- Dyrest, og med en estimert pris langt over det som har vært en ramme for hva en ny fastlandsforbindelse skal koste.
- Store utfordringer knyttet til tekniske løsninger med en undersjøisk tunnel. Rapporten peker på stor usikkerhet ved gjennomføring. Det er temmelig opplagt, eller svært sannsynlig, at det vil medføre betydelig økte kostnader samt forsinkelser.
- Dyrest bompenger. Med antatt økte kostnader utover de foreløpige beregningene vil antagelig bompengesatsen øke ytterligere.
- Usikkerhet med hensyn på forurensede masser på sjøbunnen. Det er forventet at massene man vil måtte flytte på er sterkt forurensset og vil kreve en helt egen behandling. Vil fordyre og forsinke prosjektet.
- Usikkerhet med kulturminner. Sannsynlighet for å støte på viktige kulturminner er stor. Vil fordyre og forsinke prosjektet betydelig.
- Usikkerhet med effekt på vanngjennomstrømming i byfjorden og vannet fra Aulielva. Gir usikkerhet med hensyn på vannkvalitet og verneverdiene i Ilene naturreservat og Ramsarområde.
- Nærhet til Ilene naturreservat.
- Vil måtte medføre videre utbygging av Kjellekrysset og Semslinja. Dette er ikke tatt med i prisanslaget for alternativet. Fordyrer prosjektet.
- Sårbarhet med trafikkmengden i Kjellekrysset og faren for kø ned i den undersjøiske tunnelen.

Jarlsbergalternativet:

Når det gjelder alternativet med bru over til Jarlsberg, er også dette beheftet med store usikkerheter og negative konsekvenser.

- Den største usikkerheten ligger i bruas høyde og krav til seilingshøyde. Dette kan fordyre prosjektet.
- Det vil også kreve store landskapsmessig inngrep, bygge ned matjord og kreve utbedringer av ytterligere veistrekninger ved Jarlsberg og mot Vear.
- Det gir betydelige ulemper for beboere på begge side av fjorden. På Nøtterøy betyr det riving av boliger, og verdiforringelse av andre eiendommer.
- Også dette alternativet har stor usikkerhet med hensyn til endelig pris. Innbyggerne på øyene blir igjen pålagt høye bompenger i mange år.
- Begge løsninger skaper usikkerhet i forhold til uavklarte jernbaneplaner.
- Og vil belaste privat- og nyttetraffic med omfattende anleggsarbeider over flere år.

Konklusjon fra Færder Venstre

I valget mellom Kortenalternativet og Jarlsbergalternativet ønsker Færder Venstre Jarlsbergalternativet.

Primært ønsker Færder Venstre imidlertid at det som nå har fremkommet av usikkerheter og høye kostnader fører til at man vil innhente ytterligere sammenligningsgrunnlag.

En undersjøisk tunnel under Vestfjorden, med flere tunneler ut mot E18 for å spare matjord, og som samtidig fanger opp en bedre trafikkløsning mot Brunstad og tar inn veiplanene gjennom Stokke, har aldri blitt vurdert. Veldig foreløpige anslag for en slik løsning er en pris langt under de to som nå er til behandling.

Det vil også redusere behovet for tunnel fra Teie under skogen til Kaldnes, som vil være kostbar, kreve riving av flere hus samt ta dyrket jord.

En videre utredning må også inneholde en faglig mye bedre analyse av trafikk tellingene, herunder økningen med de 15 000 reisende stipulert til å ville velge Vestfjordforbindelse som det aldri har blitt redegjort for.

Færder Venstre håper det politiske miljøet i Færder ser behovet for å gjøre bedre vurderinger, og ikke kaste bort milliarder på et prosjekt som er beheftet med så stor usikkerhet og ulemper.

Vi setter også vår lit til at samferdselsdepartementet ser de negative konsekvensene, usikkerhetene og de høye kostnadene, og gjør det som kreves for å komme frem til den beste løsningen på sikt.

For Færder Venstre,

Venstres gruppeleder Per Espen Fjeld, på vegne av et samlet styre.

Svar på høringen

Høringen ber om innspill på to fastlandsforbindelser mellom Nøtterøy – Tønsberg. Felles medlemsmøte for Færder Venstre, Re Venstre og Tønsberg Venstre ønsker å gi en generell observasjon av prosjektet som helhet, og en preferert løsning, om en må velge mellom de to alternativene. Vi har en rekke bekymringer.

Innspill oppsummert:

- Ingen av alternativene svarer godt nok på oppdraget
- Fastlandsforbindelsen må ikke ødelegge for Tønsbergregionen sine muligheter til å få byvekstavtale eller optimal jernbanetrasé
- Brukerhensynet må vektlegges. Hovedbrukerne er Færderfolket
- Økonomien i prosjektene er bekymringsverdig
- Mulighet vi ser som ikke er valgbar: sykkel-og gangbru Kaldnes vest- sentrum vest som kan ta blålys ved krisesituasjoner
- Vi foretrekker bru 11500 fremfor senketunnel 16730

Vi mener det er viktig å se de to gjenstående mulighetene for fastlandsforbindelse opp mot historikken. Vi er bekymret for at ingen av løsningene svarer på det opprinnelige oppdraget i KVVU'en:

Samfunnsmålet i KVVU'en er at transportsystemet skal være miljøvennlig, robust og effektivt. De prosjektutløsende behovene i KVVU'en som ligger til grunn for arbeidet med bypakken og for kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse er todelt:

- 1) Behov for en robust og samfunnsikker fastlandsforbindelse fra Nøtterøy som sikrer viktige samfunnsfunksjoner. I praksis betyr det at det er behov for et alternativ til Kanalbrua, og...*
- 2) Behov for å håndtere trafikkøkningen fra forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte*

En helhetlig transportløsning for Tønsberg-regionen forutsetter en sterk satsing på kollektivtransport og gang-/sykkelvegssystemer.

Hele fastlandsforbindelse-prosjektet i bypakke Tønsbergregionen har vokst seg stort, både i økonomisk og fysisk omfang. Vi stiller et stort spørsmål ved om at en fastlandsforbindelse med tilhørende vei under Teieskogen, og som er såpass inngripende - er fremtidsrettet, og om noen av de to løsningene i det hele tatt er svaret på den opprinnelige bestillingen.

Den overordnede målsettingen i NTP og Stortingets klimaforlik handler om reduksjon i klimagassutslipp. Det inkluderer biltrafikk. Både i NTP og lokale planer er målet at økt vekst i transport skal taes med gange-, sykkel-, og kollektiv. Bidrar noen av disse løsningene i realiteten til å nå målene?

TØI-analysen fra tidlig februar 2018 peker på at senketunnel er best for næringslivet. Her igjen er vi skeptiske til utgangspunktet for den rapporten. Ja - fastlandsforbindelsen skal ha en positiv virkning både for: varetransport, næringstrafikk, handlereiser og arbeidsreiser, men igjen peker vi på det opprinnelige utgangspunktet: behov for en samfunnsikker fastlandsforbindelse som håndterer trafikkøkningen på en miljøvennlig måte. En TØI-rapport burde ha rapportert på DET. Vi skal ha en fastlandsforbindelse som er positiv for næringsliv, men ikke først og fremst.

Overordnede hensyn

Hvor jernbanen går i fremtiden vil påvirke Tønsbergregionen i enorm grad. Løsningen må ta hensyn til fremtidig jernbanetrasé.

Å få Tønsbergregionen og Vestfold med i en byvekstavtale er noe av det viktigste regionen burde jobbe for fremover. En byvekstavtale gir enorme muligheter for å satse ytterligere på kollektiv, sykkel og gange for innbyggerne. Vi er sterkt bekymret for at en fastlandsforbindelse som legger

opp til økt biltrafikk kommer til å ødelegge mulighetene for at Tønsbergregionen blir gitt byvekst-tillit. En fastlandsforbindelse, antall kjørefelt må ta hensyn til dette. Legges det opp til 4-felt må det innebære at 2 av de er forbeholdt kollektiv, og det må ikke bli 4-felt om det reelt ødelegger mulighetene for byvekstavtale. 3-felt kan være et alternativ til 4-felt, hvor en kan regulere 2-feltene med lys ut ifra hvilken tid på døgnet det er, og om folk skal til eller fra øyene.

Brukerhensynet

En ny fastlandsforbindelse kommer til å innvirke på alle i Tønsbergregionen, men det er folk i Færder kommune som blir mest påvirket. Dette blir en av to muligheter for å komme seg av øya. Hva færderfolket som brukere ønsker som løsning må bli vektlagt.

Ny fastlandsforbindelse og inngangen til Teietunellen vil ødelegge/rasere store deler av Teie-området. Løsningene må ta hensyn til det historiske boligområdet, og legge vekt på kultur- natur og jordvern.

Vi viser ellers til Færder Venstres høringssvar.

Økonomien bekymringsverdig

Begge prosjektene har en prislapp som fortsatt er usikker, og som har blitt meget høy, høyere enn avtalt. Så høy at vi er bekymret. Det er fremtidens brukere som sitter med regningen, og det er grense for når prislappen ikke lenger er bærekraftig. En ting er prislappen på selve byggingen. Vedlikeholdskostnadene er også et moment.

En ny fastforbindelse vil påvirke reisevaner og endre infrastruktur i mange år fremover – og sånn sett påvirke alle som bor i og besøker området. Det vil påvirke alle i Færder kommune i større grad enn i Tønsberg. Det er fylkesvei det er snakk om. Fylkeskommunen sitter med det store økonomiske hovedansvaret. Økonomi er et viktig moment i saken.

Vi er bekymret for at fastlandsforbindelsen koster så mye at det går ut over alle de gode tiltakene i bypakke Tønsberg, som en ser vi bidra til å øke transportveksten med sykkel, gange og kollektivtiltak.

Vi har inntrykk av at løsningene baserer seg på foreldede tall og gammel tankegang. Det er ikke slik at befolkningsvekst nødvendigvis er det samme som vekst i personbiltrafikken. Vi må være ambisiøse med tanke på økning i bruk av kollektive løsninger.

Principal mulighet vi ser, men som ikke er valgbar

Om en stor nok sykkel- og gangbro over fra Kaldnesområdet til sentrum vest kunne tatt trafikk med gående og syklende og også fungert som vei for blålys ved en krisesituasjon, anser vi det som en interessant løsning som en kunne ha gått videre med. Den ville ikke vært av det samme økonomiske eller fysiske omfanget, og ville bidratt til at flere valgte gange og sykkel til sentrum. Den kunne ha ivarettatt sikkerhetsaspektet. Den ville bidratt til at man kunne konsentrert seg om alle de andre gode prosjektene i bypakke Tønsberg som faktisk bidrar til et miljøvennlig transportsystem i regionen.

Alternativene vi skal ta stilling til

Senketunnel 16730 har høyeste kostnad både på bygging og vedlikehold, og har mest usikkerhet knyttet til totalkostnaden. I tillegg bringer den øytrafikken rett inn i et nåværende og fremtidig Tønsberg sentrum, og svarer sånn sett ikke på ideen om å lede trafikken utenom sentrum. Vi ser fremtidig køproblematikk fra Korten ut over Semslinna med denne løsningen.

Selve løsningen har ikke sykkel/gange innbakt, og sånn sett svarer ikke løsningen på bestillingen. 200 millioner er satt av til gang- og sykkeløsning, men det står ingenting om hvordan det skal løses. Den kan ikke løses i senketunnel 16730. Dette alternativet er ikke dokumentert godt nok med tanke på hvordan trafikk med sykkel og gange skal løses.

Tunnelløsningen 16730 kommer nærmest Ramsar-området av de to alternativene. Arkeologiske undersøkelser og funn kan fordyre og forsinke. Vi vet vannstanden vil øke i fremtiden, men vi vet

ikke hvor høyt eller hvor raskt, antagelsene endrer seg stadig. I et klimatilpasningsperspektiv har tunnelløsningen en usikker utløpsdato.

Disse momentene kombinert gjør at vi ikke kan gå for dette alternativet.

Broløsning 11500 kan knytte Vear tettere på Tønsberg, og bidra til å finne en etterlenget løsning på trafikksituasjonen på Fv 303 i Hogsnesbakken. Den fører trafikken forbi sentrum, og bru er et bedre økonomisk alternativ. Vi mener at broalternativet 11500 bidrar mindre til økt vekst i biltrafikk, og bru som alternativ har erfaringsmessig en sikrere og kjent økonomisk ramme også på årlige vedlikeholdskostnader.

Sykkel- og gangløsningen er en del av alternativet, men vi ser brukerbehovet er lavere her enn nærmere Tønsberg sentrum.

Medlemsmøtet foretrekker bru om en må velge.

Felles medlemsmøte for Re Venstre, Færder Venstre og Tønsberg Venstre
den 30.01.2018

Høringsuttalelse til den interkommunale kommunedelplanen med konsekvensutredning for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme.

Da Miljøpartiet De Grønne ikke er representert i overordnet styringsgruppe, ønsker jeg å benytte denne anledningen til å presentere det vi ser på som en alvorlig feil/mangel i fremstillingen av de foreslåtte alternativene til fastlandsforbindelse.

I Hovedrapporten (side 17) beskrives det første av bypakkens tre hovedmål for fastlandsforbindelsen som følger: *«(...)Løsningen skal tilrettelegge for redusert klimagassutslipp, mer miljøvennlig reisemiddelfordeling der veksten i persontransport tas med kollektivtransport, gåing og sykling...».*

På side 55 i hovedrapporten, ser vi at det i anleggs-, drifts- og vedlikeholdsfasen av fastlandsforbindelsen er beregnet global luftforurensning på henholdsvis 43 000 og 30 000 tonn CO₂-ekvivalenter fra alternativ 11500 og 16730. Fra transporten på veinettet er det imidlertid beregnet negative utslipp på -96 000 og -105 000 tonn, noe som gjør at prosjektene ser ut til å bidra til reduserte klimagassutslipp på henholdsvis -53 000 og -75 000 tonn.

Det som er problematisk med dette er at det i beregningene tas høyde for en *«...videre utvikling av effektiviteten i bilene som gir lavere utslipp over tid»* (side 26 i hovedrapporten).

Her er altså effekten av fremtidens lav- og nullutslippsbiler tatt inn for å bidra til å, på papiret, senke utslippene fra et veinett som i sin natur vil være kapasitetsøkende og dermed føre til økte utslipp. Vi kan ikke se at den samme effekten er tatt med i referansealternativet (side 25 i hovedrapporten), til tross for at fremtidens lavutslippsteknologi selvsagt vil ha en mye større positiv klimaeffekt dersom en kapasitetsøkende vei med store utslipp i forbindelse med anlegg, vedlikehold og drift ikke bygges.

I De Grønnes mening, gir mangelen på sammenlikning med et referansealternativ som inkluderer effekten av fremtidens bil-teknologi, i kombinasjon med ordlyden i fastlandsforbindelsens samfunns mål, et feilaktig inntrykk av at alternativene 11500 og 16730 vil tilrettelegge for reduserte klimagassutslipp.

Som politiker og innbygger, må jeg i en så viktig beslutning kunne være sikker på om resultatet vil gi økte eller reduserte globale klimautslipp. Jeg utfordrer derfor bypakka til å gjøre rede for hvorvidt utslippene vil øke eller minke.

Hvis ikke bypakka kan dokumentere at utslippene faktisk går ned, må den fremskaffe alternativer hvor utslippene går ned. Dette er av stor betydning for å få godkjent en bompengesøknad og for eventuelt senere å kvalifisere til Byvekstavtale.

Med vennlig hilsen,
Harald Moskvil
Gruppeleder
Miljøpartiet De Grønne Vestfold

Vestfold fylkeskommune
Tønsberg

Pr epost til: firmapost@vfk.no

Nøtterøy, 09.02.2018

NY FASTLANDSFORBINDELSE FOR NØTTERØY OG TJØME

Herved følger høringsuttalelse fra Færder Senterparti. Uttalelsen er utformet i samarbeid med sivilingeniør Sten Hernes og vedtatt enstemmig i Færder Sp sitt styre.

To alternativer for ny, nord-syd fastlandsforbindelse i kommunedelplanen er lagt ut på høring:

1. Bekkeveien – Kolberg – Ramdal – Smørberg – Jarlsberg travbane – E18 med hengebro over Vestfjorden
2. Bekkeveien – Kolberg – Kaldnes – Korten – Kjellekrysset – E18 med tunell under Byfjorden

Ingen av de to alternativene er gode, men alternativ med hengebro mellom Ramdal og Smørberg er å foretrekke, som det minst problematiske.

Kommentarer til alternativene:

- De stipulerte byggekostnadene blir **svært høye** for begge alternativer, alternativ 2 i særdeleshet. Det hefter dessuten særdeles stor usikkerhet ved prosjektene og økonomien, og det synes som om mange kostnader ikke er medtatt. Det er stor risiko for at byggekostnadene blir betydelig høyere, og kan bli umulig å håndtere, spesielt for senketunnelen i alternativ 2.
- Modeller for finansiering, nedbetaling, bompengeneinnkreving, nedbetalingstid og passeringsbeløpenes størrelse er usikre og svært følsomme for rentevariasjoner. Det er et åpent spørsmål hvilke deler av Tønsberg by som skal delta i betalingsplanen. Den økonomiske belastningen på familier som blir tvunget til å benytte disse alternativene er ikke spesielt belyst.
- For alternativ 2 Kaldnes – Korten medfører betydelige miljøutfordringer i forhold til Ramsar-området og sjøbunnen i Byfjorden. Det kan være fare for setninger og masseutglidning mot Nordbyen, i verste fall utglidning av bebyggelse.
- Begge alternativene innebærer anleggstekniske utfordringer og meget usikre kostnadsanslag. På Nøtterøy må mange hus rives, og mange eiendommer får alvorlig verdireduksjon. Samfunnet vil måtte lide seg gjennom flere år med storanlegg, tunneldrift og tung trafikk midt i tett befolkede områder med pendler- og ferietrafikk, og for all fremtid vil rolige bomiljøer på Nøtterøy bli forringet av nærheten til en ny stor trafikkåre..
- De store fjellmassene som vil bli tatt ut ved anlegg av tunell mellom Kolberg og Kaldnes / Ramdal er i seg selv en stor utfordring, både teknisk og økonomisk. Det står ikke hvor mye og hvor disse skal deponeres, men vi forstår at utbyggere av Kaldnes ønsker seg en stor utfylling. Dette vil ha uoversiktlige miljøkonsekvenser, og disse ressursmassene må ivaretas på bedre måte. Vårt anslag er at løs transportmengde varierer fra 750 000 til 550 000 m³, for henholdsvis alt 1 og 2, som må fraktes på 40 000-55 000 store lastebillass.

- De forurensede massene i Byfjorden er av ukjent volum og vil sannsynligvis måtte tas på land og behandles som spesialavfall. Dette innebærer en stor miljøutfordring, og det er åpent spørsmål hvor dette skal kunne gjøres.
- Alternativ 2 Kaldnes – Korten innebærer ingen avlastning av Kjellekrysset som i et langsiktig perspektiv vil bli en flaskehals for all biltrafikk mellom E18 og området som strekker seg fra Slagentangen – Husvik – Tønsberg – Nøtterøy – Husøy – Tjøme til Verdens Ende og Hvasser.
- Rushtidskøene morgen og ettermiddag i området Kjellekrysset – Korten vil føre til at de færreste øyboere vil bruke alternativ 2 Kaldnes – Korten når de skal til Tønsberg sentrum. Det er svært sannsynlig at alle rundkjøringene vil medføre nedsatt hastighet og, med kryssende trafikk, mange stoppsituasjoner som i rushtidene vil akkumuleres bakover, ned i senketunellen, inn i tunellene og opp på hengebrua.
- Det henvises til beregnet ÅDT, og det antas at veisystemet dimensjoneres deretter? De største trafikkplagene fås imidlertid i morgen- og ettermiddagsrush, helgerush- og i ferietrafikken. Hvordan er dette ivare tatt?
- Kommunedelplanen har ikke tatt med plan og konsekvenser for nødvendig økning av veikapasiteten til fire felt fra Jarlsberg travbane / Kjellekrysset frem til E18; spesielt at dette medfører nedbygging av store og verdifulle områder med dyrka mark over Jarlsbergjordene.
- Begge alternativene innebærer å belaste det fredelige boligområdet Bekkeveien – Grindløkka – Eikeveien på Teie med ny, betydelig og ”evigvarende” gjennomgangstrafikk for å tilfredsstille behov for å realisere videre bolig- og byutvikling på Kaldnes og redusere gjennomgangstrafikken i Tønsberg sentrum.
- Kommunedelplanen har ikke tatt med plan og konsekvenser for ny tverrforbindelse mellom Smidsrødveien og Kirkeveien over Bekkeveien, samt kryssløsning ved Kolberg inklusiv innløsning av 5 boligeiendommer langs Eikeveien.
- Tanstadveien som tverrforbindelse alternativt til Bekkeveien er forkastet uten konsekvensanalyse vedr trafikk og kostnader, på tross av at den er betydelig billigere og mindre sjenerende for lokalbebyggelsen enn Bekkeveien – Grindløkka – Eikeveien.
- Øyboerne vil måtte betale størsteparten av en ny, nord-syd fastlandsforbindelse etter alternativ 1 eller 2 frem til E18 i tillegg til at de allerede har betalt en betydelig andel av Frodeåstunellen.

Øyene (Nøtterøy, Foymland, Husøy, Tjøme, Brøtsø og Hvasser) har med sine ca 30.000 innbyggere, behov for en fremtidsrettet og effektiv veiforbindelse til E18.

Øyene ligger langs den smale, nord-sydgående Vestfjorden som skiller øyene fra fastlandet Stokke / Sandefjord og E18. Fra gammelt av har tverrforbindelser med båt over Vestfjorden vært en viktig del av den regionale ferdsel mellom øyene og fastlandet. Dette ferdselsmønsteret ble brutt da Kanalbreen til Tønsberg ble bygget, og øyene etter hvert ble fergefritt tilgjengelig med bil.

Befolkningstyngdepunktet på øyene ligger omtrent på høyde med Borgheim. I juli ligger dette tyngdepunktet sentralt på Tjøme på grunn av all trafikk fra turister og hyttefolk.

En ny fremtidsrettet, regional veiforbindelse mellom øyene og fastlandet bør ligge så langt syd som teknisk / praktisk / økonomisk mulig. Det er påvist flere muligheter for kryssinger av Vestfjorden i området mellom Borgheim og Stokke som ville tilfredsstille overordnede regionale samferdselsbehov samtidig som en ny fastlandsforbindelse da etableres. Overslag og studier viser at disse løsningene synes langt rimeligere og mindre kontroversielle enn de to som er fremlagt i kommunedelplanen.

Øyenes behov for en veiforbindelse til E18 har aldri vært entydig definert i mandatet, verken i Konseptvalgutredningen (KVU-en) eller i Bypakka.

Hovedoppdraget for KVU-en var å utrede et nytt, helhetlig transportsystem for Tønsberg-regionen. Det er oppsiktsvekkende at kommunestyrene i Tjøme og Nøtterøy ikke sørget for å ivareta innbyggernes og næringslivets transportbehov ved å sikre at Vestfjordkryssingen fra Borgheim til E18 over Stokkelandet ble utredet i Bypakka.

Det er opplagt at Vestfjordkryssingen i kombinasjon med Ringvei øst fra Kanalbroen til E18 over Kilen, Frodeåstunellen og Kjellekrysset, har betydelige kvaliteter funksjonelt, anleggsteknisk, økonomisk (anlegg og drift), samt for lokalmiljøet på Nøtterøy og for jordvernet over Semslinna i Tønsberg.

Vestfjordkryssingen: Borgheim – Stokke – E18 i kombinasjon med Ringvei øst: Kanalbroen – Kilen – Frodeåstunellen – Kjellekrysset – E18 har følgende fortrinn som forsvarer utredning i kommunedelplanen:

- Vestfjordkryssingen vil gi øysamfunnet og dets næringsliv attraktiv og effektiv veiforbindelse til E18 og til de voksende næringsområdene og arbeidsplassmarkedene langs E18. De samfunnsmessige transportkostnader blir kraftig redusert ved en slik veiforbindelse nærmere befolkningstygdepunktet på øyene.
- Vestfjordkryssingen i kombinasjon med Ringvei øst vil effektivt avlaste både Tønsberg sentrum og Teie-området og innebære betydelig lavere kostnader enn de to alternativene som er utredet i kommunedelplanen.
- Oppdatert byggekostnad for Vestfjordkryssingen utgjør under 50 % av byggekostnaden for alternativ 1: Bekkeveien – Kolberg – Ramdal – Smørberg – Jarlsberg travbane – E18.
- Vestfjordkryssingen kan skje nesten uten å påvirke eksisterende boligområder og har minimale jordvernkonsekvenser ved at veien fordelaktig kan legges i tunell under dyrka mark i Stokke.
- Vestfjordkryssingen vil overflødiggjøre firefelts vei mellom Jarlsberg travbane / Kjellekrysset og E18 og dermed spare mye og verdifull dyrka mark over Jarlsbergjordene.
- Vestfjordkryssingen løser behovet for en ny omkjøringsvei nord for Stokke sentrum og for ny veiforbindelse mellom Brunstad og E18. På Brunstad er det under utbygging et badeland som vil være attraktivt for øysamfunnet.

Kommunestyrenes, fylkestingets og samferdselsministerens beslutning om ikke å ta med Vestfjordkryssingen og Ringvei øst i det videre utredningsarbeidet etter Konseptvalgutredningen, innebærer at beslutningsgrunnlaget i den politiske behandlingen av foreliggende kommunedelplan, ikke representerer bærekraftig ressursforvaltning, verken på kort eller lang sikt.

Manglende mandat for utredning av Vestfjordkryssingen i kombinasjon med Ringvei øst svekker den forestående søknaden til Stortinget vedr bompengefinansiering.

For Færder Senterparti

Richard Fossum
Leder

Sivilingeniør Sten Hernes har omfattende kompetanse på og erfaring fra vegtuneller og vannkraftverk, og har vært prosjektingeniør ved Norges første undersjøiske tunell i Vardø, samt Holmestrandstunellen og ved en rekke tuneller og fjellanlegg i inn- og utland. Han arbeidet i flere av landets største konsulentfirmaer.

Sivilingeniør Sten Hernes
Kjerkelegda 2, 3174 RE
09.02.2018

Pr epost til: firmapost@vfk.no

NY FASTLANDSFORBINDELSE FOR NØTTERØY OG TJØME

Herved følger høringsuttalelse fra sivilingeniør Sten Hernes.
Uttalelsen er utformet i samarbeid med sivilingeniør Richard Fossum.

To alternativer for ny, nord-syd fastlandsforbindelse i kommunedelplanen er lagt ut på høring:

1. Bekkeveien – Kolberg – Ramdal – Smørberg – Jarlsberg travbane – E18 med hengebro over Vestfjorden
2. Bekkeveien – Kolberg – Kaldnes – Korten – Kjellekrysset – E18 med tunnel under Byfjorden

Ingen av de to utvalgte alternativene kan gjennomføres uten store tekniske, økonomiske, miljømessige - og sosiale utfordringer, og er ikke akseptable!

Begge løsningene berører svært mange boliger og eiendommer på Nøtterøy, der mange må rives, og medfører stor usikkerhet og fare for uforutsette ras og utglidninger og skader. I byggetiden påføres bomiljø og ferdselsårer urimelig stor belastning over lang tid. (flere år) og etter ferdigstillelse vil nærliggende bomiljøer for alltid være forringet. **Dette er helt uakseptabelt.**

Kommunedelplanen behandler ikke nærliggende alternativer som kunne ha tilfredsstillt delmålene på en utmerket og langt rimeligere måte, og uten å påføre lokalmiljøet denne store belastningen. **Dette er en alvorlig mangel.**

Kommunedelplanen beskriver planforslag for en **Bypakke for Tønsberg-regionen**. Alternativene er begrenset til nærområdet omkring Tønsberg, og er ikke regionalt forbindende. Bruk av ordet region er derfor misvisende og betyr her bare Tønsbergs nærområde.

Hovedformålet er (var egentlig) en «**Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme**» slik det står på forsiden av hovedrapporten, som avslørende nok har symbolet til «Bypakke Tønsberg-regionen» i øvre høyre hjørne. Fastlandsforbindelsen skal føre til en alternativ og sikker adkomst til øyene, og avlastning av klaffebrua over kanalen i Tønsberg.

I en avtale fra et par 10-år tilbake ble kommunenes ordførere enige om at Tønsberg skulle få en tunnel under Frodeåsen, mens Nøtterøy skulle få en fastlandsforbindelse og Tjøme en utvidet sykkelsti. Dette ble senere oppdelt i Fase 1 og Fase 2, hver med kostnadsrammer på om lag 1,2 mrd. Med SSB's kostnadsindeks for veganlegg tilsvarer Fase 2 i dag ca. 1,9 mrd.

Det har hersket stor uenighet om hvor en slik fastlandsforbindelse skulle gå, og politisk egenvilje har så langt seiret over effektivitets-, miljø- og kostnadsvurderinger. Navnet for utredningsmandatet til Statens Vegvesen er blitt vridd over til «**Bypakke Tønsberg-regionen**».

Det vil ikke være legitimt å foreta et valg av endelig alternativ uten å vurdere gode alternative muligheter på likt grunnlag. I dette tilfellet har man sjaltet ut gode eller bedre alternativer alt

HØRINGSUTTALELSE TIL KOMMUNEDELPLAN FOR NY FASTLANDSFORBINDELSE

for tidlig i prosessen. Vi savner derfor en tilsvarende konsekvensutredning for en tunneløsning fra Borgheim til E18 over/under Stokkelandet.

Det er gjentatte ganger påvist at kostnadsindikasjoner på en fastlandsforbindelse lenger sør på Nøtterøy ville bli langt gunstigere enn løsningene i nord, selv om trafikkmengden blir noe lavere. Ideen er imidlertid systematisk motarbeidet.

De utpekte løsninger i nord, derimot, har store utfordringer som skyldes tekniske, miljømessige og økonomiske forhold, både for en senketunnel Kaldnes - Korten, og for en hengebru Ramberg - Smørberg.

Alternativ 16730 (senketunnel Kaldnes - Korten):

Det er beskrevet en «åpen spunt / kort senketunnel» Kaldnes - Korten, men visualisering på kart viser en tunnelengde på minst 650 m. Hva er da kort senketunnel? Hvordan skal denne bygges? Hvordan skal den fraktes på plass, senkes, fundamenteres og forankres mot oppdrift og sideforskyvninger? Hvilke erfaringer har SVV med bygging av senketunneler? Hvordan skal forurensede gravemasser håndteres og deponeres?

Undertegnede antar at fyllmasser kan komme fra tunnelene under Teieskogen? Disse vil gi hele 500.000 m³ steinmasser (løse) som må plasseres permanent. Massene overskrider langt behovet for fundamentfylling under senketunnelen og må fraktes til annet, ukjent sted.

Plantegning viser tunneltrase 100-200 m utenfor Nordbyen i Tønsberg, og utgraving av løsmassene med stabil(?) helningsvinkel vil føre topp graveskråning innenfor ca. 50-100 m avstand fra bebyggelsen. Stabiliteten av massene er ukjent, men det har vært utglidninger tidligere, og graving for senketunnelen kan medføre utglidninger inn mot bebyggelsen i Nordbyen. Alternativet berører 180-200 da. sjøbunn der det utvilsomt også finnes mye av marin arkeologisk verdi. På grunnere områder vil det være planter, bunndyr, yngel, og sårbare miljøforhold.

Tegningene viser 2.350 m tunnel under Teieskogen mellom Kolberg og Kaldnes. 1.500 m dobbelt tunnel går med bare 10-20 m fjelloverdekning med overliggende tett befolket og bebygde områder i begge ender. Mange eiendommer blir direkte berørt og må rives. Mange flere blir liggende nærsone til det nye veianlegget, og må få erstatninger for sterkt forringet nærmiljø.

Tunneltraseen avsluttes på Korten med 3 rundkjøringer tett på hverandre, og ytterligere 3-4 rundkjøringer før man når ut til E18. På Nøtterøy-siden er det ytterligere rundkjøringer ved Kaldnes, Kirkeveien og Smidsrødveien. Faren for opphopning av trafikk er overhengende, slik vi ser i dag, og det er høyst sannsynlig at bilkøen vil stå gjennom senketunnelen og teietunnelen hver eneste dag, morgen og kveld, og ikke minst i utfartshelgene og i feriene når øyenes befolkning øker med 50.000 som skal frem og tilbake til / fra E18. Det er en stor ulempe at rundkjøringene befinner seg bare noen få meter utenfor tunnelmunningene og involverer kompliserte trafikkbilder, møtetrafikk og annen forstyrrende trafikk. Kødannelser innover i tunnelene blir uunngåelig.

Alternativ 11500 (hengebru Ramberg - Smørberg / Vear):

Alternativet inkluderer hengebru Ramberg - Smørberg med tunneler og rundkjøringer tett på brua i begge ender. Hengebrua er lavere enn Kystverkets anbefalinger og en eventuell heving med 15 m vil dramatisk endre vertikalkurvaturen og medføre åpen veiskjæring gjennom Rambergåsen og enda flere ødelagte eiendommer. Fra rundkjøringene i begge ender går veien rett inn i nye tunneler som igjen ender rett i rundkjøringer med noen få meter i friluft. Rundkjøringene vil føre til store kødannelser innover i tunnelene eller over hengebrua.

HØRINGSUTTALELSE TIL KOMMUNEDELPLAN FOR NY FASTLANDSFORBINDELSE

Tunnelene har lav overdekning, men bare Rambergåsen er tett bebygd, med de ulemper det medfører. Vei og tunneltraseen mot øst til Kirkeveien og Smidsrødveien er stort sett lik alternativ 16730, med lav fjelloverdekning, og der mange eiendommer ødelegges eller får sterkt forringet nærmiljø. Steinmasser fra tunnelene vil utgjøre ca. 750.000 m³ (løse) som må plasseres et sted.

Kombinasjonen med 1 km ny tunnel gjennom Hogsnesåsen vil muligens bedre trafikksituasjonen her, men tunnelen tvinges mot hengebrua i svært ugunstig retning og må krysse svakhetssoner med liten fjelloverdekning. Løsningen medfører dessuten en rundkjøring mellom tunnelen og hengebrua, med innkommende ukjent trafikkmengde fra Vear. Dette vil igjen påføre stopp- og kødannelser i en bratt tunnel eller i nedkjøringen fra en bratt brubane, og vil utvilsomt påføre trafikale utfordringer, med ising, bakkestart, etc.. Løsningen er rett og slett for komplisert til å være en god avlastningsveg / fastlandsforbindelse for øyene. Også i dette alternativet avsluttes traseen på Jarlsberg med 3 rundkjøringer, foruten et par rundkjøringer ut til E18, totalt ca. 9 - 11 fra ende til annen. Mange eiendommer blir direkte berørt og må rives. Mange flere blir liggende i næsonen til det nye veianlegget, og må få erstatninger for sterkt forringet nærmiljø.

Andre løsninger og muligheter

Lokale politikere, i særdeleshet i Tønsberg, men også på Nøtterøy og Tjøme, har gjort sitt beste for å sjalte ut andre løsninger enn de de aller helst ønsker seg. Ønsketekningen har vært så sterk at den har påvirket flertallet av politikerne, SVV's mandat osv., og man står igjen med noe som ikke er realistisk gjennomførbart. Man må derfor få med i vurderingen flere, og bedre alternativer!

For flere år tilbake fikk befolkningen på øyene «mast seg til» en «**Temautredning for Vestfjordkryssing**» som en slags selvstendig utredning. Selv denne er sterkt påvirket av «ønskene fra ledende politikere i Tønsberg» men er heller ikke ferdig bearbeidet som en konseptvalgutredning.

Et uavhengig konsulentfirma kunne i temautredningen naturligvis ikke unngå å vise til flere positive elementer ved en Vestfjordkryssing. Det påpekes da også at denne studien må fullføres med en fullverdig konsekvensutredning i det videre arbeid, dvs. på lik linje med de to alternativene ovenfor.

Det er også klart at kostnadsanslagene må verifiseres uavhengig, og risikovurderinger må foretas. «Vestfjordforbindelsen» kan også inkludere andre naturlige infrastrukturelementer, så som tilførselsveier, avlastning av eksisterende veier, eksempelvis avlastning av jernbanekryssingen i Stokke sentrum, med tilknytninger øst og vest for jernbanelinjen. Det er også mulig å inkludere en uavhengig tunnel i Hogsnesåsen med en gunstigere trasé enn det som er foreslått i «brualternativet».

Også på Nøtterøy er det mulig å se flere gode løsninger, med avgreninger både nordover mot Frogner og sydover fra Hellaveien, avlastning av Borgheim, osv.. Bru syd for Ramberg er ikke aktuelt på grunn av høydeforholdene og krav til fri høyde. Derimot gjør det lave terrenget på begge sider av Vestfjorden, sammen med den forholdsvis grunne fjellterskelen som krysser Vestfjorden ved Hella, forholdene ideelle for en undersjøisk tunnel. Det er til og med mulig å tenke seg en kort senketunnel oppå denne terskelen, for derved å krysse grunnere og derved gjøre tunnelene på hver side kortere. En senketunnel her ville bli på under halve lengden som den i Byfjorden, og langt lettere å gjennomføre.

Boligutviklingen på Nøtterøy og Tjøme øker noe hvert år, og dette må i stigende grad skje syd for Borgheim. Med en direkteforbindelse til effektiv transport og tunge industri- og arbeidsplasser i næringsområdene langs E18, sydover og nordover, vil Vestfjordkryssingen ha perfekt beliggenhet, ikke minst fordi den supplerer og avlaster den eksisterende broforbindelsen og veianleggene i Tønsberg mot nord og vest. Det gir også mulighet for langt

HØRINGSUTTALELSE TIL KOMMUNEDELPLAN FOR NY FASTLANDSFORBINDELSE

bedre utvikling av kollektivtrafikken i regionen, og flere muligheter for alle blå- og rødlys-etater. Kjøretid mellom Borgheim og E18 blir langt mindre enn andre løsninger.

Utviklingen på Brunstad i Stokke (nå Sandefjord) fører til mange arbeidsplasser, rekreasjonsaktiviteter, store stevner og medfølgende trafikk. En Vestfjordforbindelse vil kunne tilpasses for å ta denne trafikken til E18, og vil bedre tilgjengeligheten til / fra øyene, uten å belaste veisystemet i Stokke.

En Vestfjordforbindelse i tunnel ved Hella vil på en utmerket måte ivareta alle de 10 hovedmålene / effektmålene i Bypakkens delprosjekter, og langt bedre enn de to utpekte hovedalternativer.

Ingen av alternativene har tatt med de samfunnsmessige virkninger ved stor anleggsdrift i flere år, midt i boområder og langs eksisterende hovedveier, eller beregnet de samfunnsmessige og sosiale kostnader ved riving av hus, flytting av familier, og forringelse av eiendommer. En Vestfjordforbindelse fra Borgheim til Skjee kan stort sett styres unna boområder og kan få flere miljøtunneler.

Undertegnede søkt å prissette de viktigste alternativene basert på anleggstekniske erfaringer og tidligere kalkyler og statistiske enhetspriser oppjustert med SSB's indeks for vegbygging.

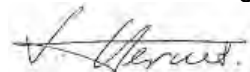
Dette gir følgende data: Kostnadsanslag inkl. MVA.

Alt	Beskrivelse (forenklet)	Lengde	ÅDT	Anslag	Boliger	Annet	Kost/ÅDT *)
1	Smidsrødveien-Kirkeveien-tunnel til Kaldnes og senketunnel Kaldnes-Korten, opprusting til E18 ved Sem	4700m + 3600m	16 200	10 mrd ?	20-200 rives / erstatninger	2-3 år anleggsaktivitet i boligstrøk	1699
2	Smidsrødveien-Kirkeveien-tunnel til Ramberg og hengebru Ramberg-Smørberg, Hogsnestunnel, opprustning til E18 ved Sem	5200m + 3600m	11 600	4,7 mrd	20-200 rives / erstatninger	2-3 år anleggsaktivitet i boligstrøk	1123
3	Vestfjordkryssingen Borgheim-E18 / Skjee med tunnel i fjellryggen i Vestfjorden, miljøtunneler og vei	Fra 7600m til 8860m (trasévalg)	9 000	2,5 mrd	2-5 rives / erstatninger	Utenfor botette strøk	755

*) Kost/ÅDT er en forenklet indikasjon på «kostnad pr. bil i ett år», men er ikke komplett, og har ikke medtatt samfunnsmessige kostnader over mange år, tidsforbruk, drivstoff, etc.

Re og Nøtterøy, 09.02.2018

for Sten Hernes og Richard Fossum



Sivilingeniør Sten Hernes har omfattende kompetanse på og erfaring fra vegtunneler og vannkraftverk, og har vært prosjektingeniør ved Norges første undersjøiske tunnel i Vardø, samt Holmestrandstunnelen og ved en rekke tunneler og fjellanlegg i inn- og utland. Han har arbeidet i flere av landets største konsulentfirmaer.

Sivilingeniør Richard Fossum har omfattende kompetanse innen og erfaring fra arbeid med by- og regionplanlegging, samferdsel og kommunalteknikk. Han har blant annet vært teknisk sjef i Ål kommune i Hallingdal og planlegger i Vestfold fylkeskommune.

