

# Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme

Merknadsbehandling etter  
høring av planforslaget -  
FORELØPIG RAPPORT





# Innhold

1	Innledning.....	15
1.1	Merknader som fører til endringer.....	15
2	Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema .....	16
2.1	Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger .....	16
2.1.1	Grunnlag for Bypakke Tønsberg-regionen og ny fastlandsforbindelse .....	16
2.1.2	Mål for Bypakke og fastlandsforbindelsen .....	17
2.1.3	Vestfjordforbindelsen og parallell kanalbru/Østalternativet .....	17
2.2	Tema 2: Miljøvennlig transport.....	19
2.2.1	Samlet virkemiddelbruk i Bypakke Tønsberg-regionen .....	19
2.2.2	Klimagassutslipp.....	20
2.2.3	Målkonflikter.....	20
2.3	Tema 3: Lokalmiljø.....	21
2.3.1	Nærmiljø og boområder på Ramberg/Kaldnes og Munkerekkeveien .....	21
2.3.2	Nærmiljø og boområder på Vear .....	21
2.3.3	Kolberg-området .....	22
2.3.4	Støy og forurensning.....	22
2.4	Tema 4: Samfunnsikkerhet og beredskap.....	23
2.4.1	Samfunnssikkerhet/beredskap.....	23
2.5	Tema 5: Trafikk .....	23
2.5.1	Valg av veistandard .....	23
2.5.2	Tverrforbindelse på Nøtterøy .....	24
2.5.3	Tilknytning til E18.....	25
2.5.4	Hogsnesbakken og fv. 303.....	26
2.5.5	Kjellekrysset.....	26
2.5.6	Veikapasitet .....	27
2.5.7	Fremkommelighet for næringstransport og miljøvennlig transport/avlastning av Kanalbrua.....	27
2.5.8	Trafikkregulerende tiltak.....	28
2.6	Tema 6: Miljøtema.....	28
2.6.1	Landskapsbilde .....	28
2.6.2	Friluftsliv.....	28
2.6.3	Naturmangfold.....	29

2.6.4	Kulturmiljø .....	29
2.6.5	Beslag av dyrka mark .....	29
2.7	Tema 7: Tekniske forhold .....	30
2.7.1	Anleggsperioden .....	30
2.7.2	Seilingshøyde .....	31
2.8	Tema 8: Kostnader og finansiering .....	31
2.8.1	Kostnader og usikkerhet .....	31
2.8.2	Føringer fra Samferdselsdepartementet .....	34
2.8.3	Bompenger og finansiering .....	34
2.9	Tema 9: Lokal og regional utvikling .....	35
2.9.1	Bo- og arbeidsmarkedssituasjonen i byområdet .....	35
2.10	Tema 10: Jernbane .....	36
2.11	Tema 11: Ny teknologi/fremtidens transportløsninger .....	36
2.11.1	Fremtidens transportløsninger .....	36
2.12	Tema 12: Avklaringer i neste planfase .....	37
2.12.1	Plannivå - hva fastsettes på hvilket nivå .....	37
2.12.2	Økonomisk kompensasjon for tap av verdi på eiendom .....	38
3	Merknader til planforslag med kommentarer .....	39
3.1	Statlige og kommunale instanser/høringsparter .....	39
3.1.1	Fylkesmannen i Vestfold .....	39
3.1.2	Politiet - Sør-Øst Politidistrikt .....	40
3.1.3	Fiskeridirektoratet .....	41
3.1.4	Riksantikvaren, Norsk Maritimt Museum (NMM) og Kulturarv Vestfold fylkeskommune .....	41
3.1.5	Norges vassdrags- og energidirektoratet NVE .....	45
3.1.6	Bane Nor .....	45
3.1.7	Kystverket .....	47
3.1.8	Sandefjord kommune .....	48
3.1.9	Vestfold Interkommunale Brannvesen IKS .....	49
3.1.10	Vestfold Vann IKS .....	50
3.1.11	Miljørettet Helsevern Vestfold .....	50
3.2	Foreninger og organisasjoner .....	52
3.2.1	Norges Lastebileier Forbund (NLF) Vestfold .....	52
3.2.2	Norges Automobil-Forbund (NAF) .....	53

3.2.3	Norsk Ornitologisk Forening (NOF)	53
3.2.4	Tunsberg historielag	54
3.2.5	Tønsberg Næringsforening	55
3.2.6	Færder Næringsforum	56
3.2.7	Færder eldreråd	57
3.2.8	Naturvernforbundet i Vestfold	57
3.2.9	Jordvern Vestfold	59
3.2.10	Tønsberg Maritime kulturforum	59
3.2.11	Oslofjorden friluftsråd (OF)	60
3.2.12	Forum for natur og friluftsliv Vestfold	61
3.3	Næringsdrivende og grunneiere	62
3.3.1	Agility Subsea Fabrication	62
3.3.2	Kaldnes AS og Kaldnes Vest AS	63
3.3.3	Ramdal Gård	64
3.3.4	MAM Eiendom	64
3.3.5	Selvaag Bolig v/Rune Magnussen	65
3.3.6	Stamhuset Jarlsberg	66
3.3.7	Henning Solheim og Hanne Opseth, grunneiere av 51/112	67
3.3.8	Fosaas/Kjærnaas gård/Frogner gård	68
3.3.9	Jan Erik Høyslet, eiendom Gnr/Bnr 49/3	69
3.3.10	Gunnar Holmeng	69
3.4	Velforeninger, FAU, Skole	71
3.4.1	Nordbyen Vel v/ Jens Kaurin	71
3.4.2	Glitre Boligsameie v/ Egil Julin Andersen	71
3.4.3	OBOS – Kolberg Borettslag	72
3.4.4	Foreldregruppa for bygging av nye Labakken skole	72
3.4.5	FAU Vestskogen skole	73
3.4.6	Samarbeidsutvalget og FAU ved Vear skole	73
3.4.7	Vear Idrettsforening	74
3.4.8	Kjelle vel	75
3.4.9	Teglhagen Velforening	76
3.4.10	Vear og Rakkevik Vel, Østskogen borettslag og Myrhamna eierlag	78
3.4.11	Smidsrødveien 30, 32 og 35, og Lundgaardveien 1, 3 og 5	80
3.4.12	Sørbyen velforening	81

3.4.13	Grindløkken borettslag .....	82
3.4.14	Teie Vel .....	83
3.4.15	Munkerekkeveien Vel.....	84
3.5	Politiske partier .....	86
3.5.1	Partiet De Kristne / Brødrene Freberg .....	86
3.5.2	Miljøpartiet de grønne Færder.....	86
3.5.3	Færder Venstre.....	87
3.5.4	Re Venstre, Færder Venstre og Tønsberg Venstre .....	88
3.5.5	Miljøpartiet de grønne Vestfold.....	89
3.5.6	Færder senterparti .....	90
3.6	Privatpersoner .....	93
3.6.1	Fritz Rye-Andersen .....	93
3.6.2	Peri Folke Knutsen .....	93
3.6.3	Vigdis Norveel Knutsen .....	94
3.6.4	Freddy Rasch-Olsen.....	94
3.6.5	Egil Koch .....	95
3.6.6	Renate Hirgum .....	95
3.6.7	Anne Mitsem Borgersen .....	95
3.6.8	Bjørn Borgersen .....	96
3.6.9	Else Berit Oserød.....	96
3.6.10	Roar Heggelund.....	96
3.6.11	Hege Tangstad .....	97
3.6.12	Trine M. Karlsen .....	97
3.6.13	Ole Petter Nyhagen.....	98
3.6.14	Alma Elise Myhre .....	98
3.6.15	Helge Brun.....	99
3.6.16	Arne Grimsø .....	99
3.6.17	Hanne Hagen.....	99
3.6.18	Kari W. Borge.....	100
3.6.19	Ola Gøthesen.....	100
3.6.20	Stig Ask .....	101
3.6.21	Vivian Bugge Sande .....	101
3.6.22	Svein Roar Lie .....	101
3.6.23	Carsten Olav Connolly .....	102

3.6.24	Magnus Eriksen .....	102
3.6.25	Bente Fekjær.....	103
3.6.26	Sverre Brydøy.....	103
3.6.27	Arne Bergan.....	104
3.6.28	Ole-Jacob Sørensen .....	104
3.6.29	Lkg. Gram@gmail.com.....	104
3.6.30	Hans Tankred Nilsen .....	105
3.6.31	Elisabeth Gundersen.....	105
3.6.32	Morten Gundersen.....	105
3.6.33	Jan Carlstedt.....	106
3.6.34	Marcel Saltnes .....	106
3.6.35	Geir Jegstad .....	106
3.6.36	Britt Amundsen.....	107
3.6.37	Mari Anne Mæle.....	107
3.6.38	Unni Hesby Johnsen.....	107
3.6.39	Paul Mathiesen .....	108
3.6.40	Kaare Omtvedt.....	108
3.6.41	Tor Agnar Carlstedt.....	108
3.6.42	Jens Egeberg.....	109
3.6.43	Harald Nansdal .....	109
3.6.44	Hallstein Jacobsen .....	110
3.6.45	Knut Arne Christiansen.....	110
3.6.46	Erik Gran .....	110
3.6.47	Kaldnes Media v/Tom Backe.....	111
3.6.48	Steinar Gustavson.....	111
3.6.49	Reidulf Steinsbakk .....	112
3.6.50	Silje Helén Moen .....	112
3.6.51	Stein Rune Røkenes .....	112
3.6.52	Espen Bolme Pettersen.....	113
3.6.53	Jarl Teig .....	113
3.6.54	Ove Salvesen .....	113
3.6.55	Einar Aaraas .....	114
3.6.56	Else Sofie Halvorsen.....	114
3.6.57	Vidar Sølling .....	115

3.6.58	Pål Halvorsen.....	115
3.6.59	Reidar Dahl Rasmussen .....	115
3.6.60	Erlend Vaule .....	115
3.6.61	Lisbet Glærum .....	116
3.6.62	Lars Fredrik Løvaas.....	116
3.6.63	Anonym.....	116
3.6.64	Øyvind Kristiansen.....	117
3.6.65	Kristi Scisly .....	117
3.6.66	Jørund Sørensen .....	118
3.6.67	Kjell Vik .....	118
3.6.68	Kelvin Bass .....	118
3.6.69	Geir Øyvind Einarsen .....	119
3.6.70	Svein Edna .....	119
3.6.71	Åse Lundegaard.....	119
3.6.72	Anne Solem .....	119
3.6.73	Øyvind Sæther .....	120
3.6.74	Hilde og Dag Sundin (2 innspill) .....	120
3.6.75	Bjørn Aril Næss.....	120
3.6.76	Geir Jordahl .....	121
3.6.77	Harald Halum .....	121
3.6.78	Gerd Beate Zeiffert.....	121
3.6.79	Finn Tore Knudsen .....	122
3.6.80	Jan Kittelsen .....	122
3.6.81	Bjørn Stian Lunden .....	122
3.6.82	Liv Sannum.....	122
3.6.83	Arne Johan Evensen .....	123
3.6.84	Dag Hopen .....	123
3.6.85	Morten Berntsen .....	124
3.6.86	Randi Hoel.....	124
3.6.87	Ole Hans Wallin .....	124
3.6.88	Kirsti Skontorp.....	125
3.6.89	Marianne Leisner .....	125
3.6.90	Carl Oscar Øhrn.....	125
3.6.91	Rixtus Sontag .....	125



3.6.92	Ernest Skontorp .....	126
3.6.93	Anne Marie Cocoran Simonsen .....	126
3.6.94	Aud og Thore Christensen .....	126
3.6.95	Rolf Aage Jensen.....	126
3.6.96	Svein Rødland og Tone Winsnes Rødland.....	127
3.6.97	Kristine K.....	127
3.6.98	Anniken Rasch.....	127
3.6.99	Fred Arild Eek .....	128
3.6.100	Harald Thinn Syvertsen.....	128
3.6.101	Svein Aasen .....	129
3.6.102	Arne Danielsen Brattås .....	129
3.6.103	Grethe Danielsen .....	129
3.6.104	Brian Macleod .....	130
3.6.105	Jan Henrik Hvale .....	130
3.6.106	Ingrid Gulliksen .....	130
3.6.107	Arvid Ludvigsen.....	130
3.6.108	Arne Heilo .....	131
3.6.109	Marianne Evensen.....	131
3.6.110	Knut Rønning.....	132
3.6.111	Kaare Nicolay Bergløff .....	132
3.6.112	Cecilie Gjelsås .....	132
3.6.113	Håkon Ulltveit-Moe .....	133
3.6.114	Arild Hope .....	133
3.6.115	Henning Jørgensen og Anne Lund .....	133
3.6.116	Gunn og Arild Alfredsen .....	133
3.6.117	Arild Notland .....	134
3.6.118	Lisbeth Skamfer.....	134
3.6.119	Maria Magdalena Holth .....	135
3.6.120	Kjell Alpers .....	135
3.6.121	Sigrid Kåsing .....	135
3.6.122	Jan Bakkebø.....	135
3.6.123	Ragnhild Marie Næss .....	136
3.6.124	Tormod Fredriksen .....	136
3.6.125	Solveig Ekenes Fredriksen .....	136

3.6.126	Tom Olav Madsen .....	137
3.6.127	Per Gunnar Frogner .....	137
3.6.128	Viktor Tumanjan .....	138
3.6.129	Steinar Gustavson .....	138
3.6.130	Hilde Ditmansen .....	138
3.6.131	Monika Larsen .....	139
3.6.132	Børge Breivik .....	139
3.6.133	Jon A. Andresen .....	139
3.6.134	Ellen-Mette Lauritzen .....	140
3.6.135	Grethe Behrens .....	140
3.6.136	Øystein Hovland .....	140
3.6.137	Kjell Grimmer .....	140
3.6.138	Arne Wilhelm Andersen .....	141
3.6.139	Reidar Vestby .....	141
3.6.140	Nicolai Grøterud .....	141
3.6.141	Siv Raade .....	142
3.6.142	Tor Nordve .....	142
3.6.143	Maria Kristina C. Augustin og Leif Trygve Fjeld .....	142
3.6.144	Karin Lien .....	143
3.6.145	Cathrine Breivik .....	143
3.6.146	Astrid Evju .....	143
3.6.147	Henning Tveten Eriksen .....	144
3.6.148	Mona L. Eriksen .....	144
3.6.149	Magnus Bakken .....	144
3.6.150	Henrik Natvig .....	145
3.6.151	Gretha Schibbye .....	145
3.6.152	Torunn Hvale .....	146
3.6.153	Arvid Gyth-Dehli .....	146
3.6.154	Rune Flo .....	146
3.6.155	Solvei Arheim .....	146
3.6.156	Bjørn Bro Sørensen .....	147
3.6.157	Irene Moskvil .....	147
3.6.158	Lars Saurdal .....	147
3.6.159	Inger-Mette Biong og Niels Ivar Yssen .....	148

3.6.160	Ole Petter Nyhaug.....	148
3.6.161	Jan Erik Borge .....	148
3.6.162	Gaute Nordbotten.....	148
3.6.163	Nicolai Vig .....	149
3.6.164	Anne Grethe og Arild Holmen.....	149
3.6.165	Bjørn Susæg .....	149
3.6.166	Rolf Wikran .....	150
3.6.167	Lita Tobiassen .....	150
3.6.168	Sverre Wiborg–Thune .....	150
3.6.169	Lucretia Udding .....	151
3.6.170	Noralf Eik.....	151
3.6.171	Johannes Solli Marthinsen.....	151
3.6.172	Stein Otto Myrlund .....	152
3.6.173	Ranveig Nordskog .....	152
3.6.174	Kristian Grytnes.....	152
3.6.175	Kurt Kristensen.....	152
3.6.176	Rainer Off.....	152
3.6.177	Anne Gunn Akselsen.....	153
3.6.178	Søren B. Nissen og Else Paulsen.....	153
3.6.179	Line Hafstad .....	154
3.6.180	Christopher Hauan .....	154
3.6.181	Linda Oddenes.....	154
3.6.182	Frank Otto Lyngaas.....	154
3.6.183	Svend Erik Andersen .....	155
3.6.184	Martin Vestby .....	155
3.6.185	Odd Svang–Rasmussen.....	155
3.6.186	Anne–Marie og John–Kristian Kristensen .....	155
3.6.187	Gunnar Monrad Jacobsen.....	156
3.6.188	Grethe Jørnsen.....	156
3.6.189	Bing Li Kittilsen.....	156
3.6.190	Gunnar Skorgenes .....	156
3.6.191	Sidsel og Tom Gjertsen.....	157
3.6.192	Greta Martinsen .....	158
3.6.193	Terje Hansen .....	158

3.6.194	Jens Martin Jørnsen.....	159
3.6.195	Ole Ivar Mikalsen .....	159
3.6.196	Simen Evensen.....	159
3.6.197	Nils Braaten .....	160
3.6.198	Birger Hoivang.....	160
3.6.199	Anki Sanne .....	160
3.6.200	Kari Joukoff .....	160
3.6.201	Alf Kristian Johnsen .....	160
3.6.202	Gunnar Bengtson.....	161
3.6.203	Magne Larsen .....	161
3.6.204	Else og Bent Andersen .....	161
3.6.205	Ruth S de Carvalho .....	161
3.6.206	Andreas Bjørnson .....	162
3.6.207	Tor Todesen .....	162
3.6.208	Tora Marie Myreng .....	162
3.6.209	Elisabeth Karlsen .....	162
3.6.210	Aud og Lars Bergerud .....	163
3.6.211	Grete Stensbøl.....	163
3.6.212	Ole Bjørn Skaheim .....	163
3.6.213	Erik Borchgrevink.....	164
3.6.214	Børre Martinsen .....	164
3.6.215	Berit og Terje Borsheim .....	165
3.6.216	Hans Kristian Stene.....	165
3.6.217	Solveig Kanten.....	165
3.6.218	Audun Nordbotten.....	165
3.6.219	Björg Hogganvik Reppen .....	166
3.6.220	Kjetil Johan Salmilla .....	166
3.6.221	Liss Mikalsen .....	166
3.6.222	Ingrid Severinsen .....	166
3.6.223	Geir Daler .....	167
3.6.224	Oddrun Elmer .....	167
3.6.225	Dominique JP Duc.....	167
3.6.226	Kate Egerton.....	168
3.6.227	Hermon Hay .....	169

3.6.228	Kari Axelsen Diedrich .....	169
3.6.229	Bjørnar Torgersen.....	169
3.6.230	Eva Langli Torgersen .....	170
3.6.231	Rune Kittelsen .....	170
3.6.232	Rønnaug Andersen .....	170
3.6.233	Rune Øverland.....	171
3.6.234	Jan W. Bratterud.....	171
3.6.235	Kari Roe.....	172
3.6.236	Eldar Dybvik .....	173
3.6.237	Arild Bergum Hansen.....	173
3.6.238	Turid Hansen.....	174
3.6.239	Synnøve og Clas Ohlson .....	174
3.6.240	Inger Stensvold.....	175
3.6.241	Per Olaf Fjeld.....	175
3.6.242	Marianne B. Christensen .....	176
3.6.243	Merete Hallenstvet.....	176
3.6.244	Ole Magnar Brynjulfsen.....	176
3.6.245	Øyvind Kristiansen.....	177
3.6.246	Jon Willy Elmer.....	177
3.6.247	Tove og Anders G. Norstrøm og Eva og Nils Andersen .....	177
3.6.248	Wenche Hoel Grennes.....	178
3.6.249	Ann Norderhaug.....	178
3.6.250	Birgit og Bjørn Haugstad.....	179
3.6.251	Gunnar Hegg .....	180
3.6.252	Liv Hallenstvedt .....	180
3.6.253	Svein N. Larsen .....	180
3.6.254	Pål-Espen Tannmand.....	181
3.6.255	Ragnhild A. Jordtveit og Johan A. Jordtveit.....	181
3.6.256	Vibeche Hamrell .....	182
3.6.257	Ragnar Torgersen .....	183
3.6.258	Nina Lønningdal .....	183
3.6.259	Øivind K. Røed.....	184
3.6.260	Nora Aas.....	184
3.6.261	Jens Fyhn.....	184

3.6.262	Tonje Ingeborg Økland .....	185
3.6.263	Kristin Malnes Rygg .....	185
3.6.264	Irinia Lisauskiene .....	185
3.6.265	Tor Bergersen og Eli Bergersen .....	186
3.6.266	Anna Merethe Fossaas .....	186
3.6.267	Stein Gusdal .....	186
3.6.268	Torill og Hans Petter Johansen, Isabel og Inge Solhaug, Hanna Marie og Petter Mølmen, Marit Ludal Urnes og Thomas Urnes, Siv Raade.....	187
3.6.269	Randi Litleskare .....	187
3.6.270	Michael Riis Schreiber .....	188
3.6.271	Joachim Poppe-Holmdahl .....	188
3.6.272	Tormod Ravndal .....	190
3.6.273	Norvald Fuglestrand .....	190
3.6.274	Torkel Vang .....	191
3.6.275	Therese Aasgaard .....	191
3.6.276	Reidun Ellingsen .....	192
3.6.277	Bernt Lie .....	192
3.6.278	Andreas Wollan.....	192
3.6.279	Stig Sudenius Braa .....	193
3.6.280	Tine Holth Brun .....	194
3.6.281	Kjertil Berntsen og Mette Paulin-Poulsen .....	194
3.6.282	Walmestad og Corneliussen.....	195
3.6.283	Marianne Gunnarsen Berg.....	195
3.6.284	Øyvind Reppen .....	195
3.6.285	Katarina Wang .....	196
3.6.286	Svenn Richard Mathisen .....	196
3.6.287	Jan Espen G. Berg .....	196
3.6.288	Line Kristin Johnson.....	197
3.6.289	Jan Kristian Amundsen .....	197
3.6.290	Vidar Bjønnes .....	197
3.6.291	Dag Daler .....	198
3.6.292	Jarl Teig .....	198
3.6.293	Jan Arild Lier .....	198
3.6.294	Trond Bakke .....	198

3.6.295	Rune Aune.....	199
3.6.296	Daniel Wikstøl.....	199
3.6.297	Lars Bill.....	200
3.6.298	Aina Lium .....	200
3.6.299	Steinar Myklebust .....	200
3.6.300	Erik H. Helle.....	201
3.6.301	Anne Britt Wiersholm Gauslaa og Øistein A. Gauslaa .....	201
3.6.302	Carl Fredrik Normann .....	202
3.6.303	Marina S. Holm Øderud.....	202
3.6.304	Svein Otto Corneliussen.....	202
3.6.305	Håvard Tombre Aas .....	203
3.6.306	Steinar Helgerud.....	203
3.6.307	Hilde Bøhn og Arne Gjerstad på vegne av beboere i Vatninga nr 2, 3, 4, 5, 6 og 10, Vearlia 18, 67 og Varåsen 38, 51, 81 .....	203
3.6.308	Main Eldre Eriksen .....	204
3.6.309	Line Hallenstvedt Bjørvik .....	204
3.6.310	Marianne Ludvigsen.....	205
3.6.311	Bente Aarup Paulsen .....	205
3.6.312	Jan Thomas Låhne .....	206
3.6.313	Martin Hartmark Aas .....	206
3.6.314	Ingvart Hansen .....	207
3.6.315	Kari Anne Kreutz og John A. Bryde.....	207
3.6.316	Pål Morten Hopen .....	208
3.6.317	Mona Gramer.....	209
3.6.318	Merethe Bjønnes .....	209
3.6.319	Sten Hernes og Richard Fossum .....	210
3.6.320	Rolf S. Grundersen og Kirsti Fønhus .....	211
3.6.321	Olaf Randall Fjeld .....	213
3.6.322	Iraj Givechi .....	213
3.6.323	Aage O. Ødegaard .....	214
3.6.324	Sigmund Sontum .....	214
3.6.325	Martin Hartmark Aas .....	214
3.6.326	Ivar Jardar Aasen .....	215
3.6.327	Tore Moskvil.....	215

3.6.328	Monica Aune.....	216
3.6.329	Steinar Helgerud.....	216
3.6.330	Kjell Schulstock .....	216

FORELØP



# 1 Innledning

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

To alternativer har vært ute på høring; alternativ 11 500 senketunnel fra Ramberg – Smørberg/Jarlsberg og alternativ 16730 senketunnel Kaldnes – Korten. Høringsperioden var fra 1. desember 2017 til 9. februar 2018. Det kom inn over 400 innspill til planforslaget. Da det er mange av de samme temaene/spørsmålene som går inn igjen, har prosjektet valgt å ta inn et innledende kapittel hvor disse ulike temaene er omtalt. Det er ikke tenkt at dette kapittel skal leses i sin helhet, men at en kan finne de temaene en er interessert i. Den samme teksten vil derfor kunne gå igjen flere ganger.

## 1.1 Merknader som fører til endringer

Det har i høringen ikke innkommet innspill som har ført til vesentlige endringer, og heller ingen innsigelser til planforslagene som var på høring.

Det har kommet forslag om mindre endring i planbestemmelsene/retningslinjer fra miljøretta helsevern, NVE og kulturarv. Det er også kommet inn forslag om en mindre justering av plangrensa.

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

Flere høringsinnspill berører de samme spørsmålene, derfor har prosjektet valgt å ta inn et innledende kapittel hvor disse ulike temaene omtales. Det er ikke tenkt at dette kapittel skal leses i sin helhet, men at en kan finne de temaene en er interessert i. Kapittelet er fordelt på følgende faglige tema:

1. Bakgrunn og tidligere utredninger
2. Miljøvennlig transport
3. Lokalmiljø
4. Samfunnssikkerhet og beredskap
5. Trafikk
6. Miljøtema
7. Tekniske forhold
8. Kostnader og finansiering
9. Lokal og regional utvikling
10. Jernbane
11. Ny teknologi/fremtidens transportløsninger
12. Avklaringer i neste planfase

### 2.1 Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger

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

I 2009 ba Vestfold fylkeskommune og kommunene Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke Statens vegvesen om å gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) for helhetlige transportløsninger for Tønsberg-området. Bestillingen på KVU kom fra departementet i 2010, som en av flere utredninger som skulle gjennomføres i forbindelse med rulling av NTP.

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

Flere ulike konsepter for å løse behov og mål ble vurdert. Statens vegvesen anbefalte «Ringvegkonseptet», som det konseptet som ~~klart~~ best bygget oppunder behov og mål.

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

anbefaling. Metier og Møreforskning fikk oppdraget med å gjennomføre kvalitetssikring av KVUen (KS1). Denne ble ferdigstilt i november 2014, og anbefalte også «Ringvegkonseptet».

I oktober 2015 kom brev om videre planlegging fra Samferdselsdepartementet.

Departementets vurdering var basert på KVU, lokal behandling og KS1. Departementet, i samråd med regjeringen, besluttet at Ringvegkonseptet skulle legges til grunn for videre planlegging av transportsystemet i Tønsberg-regionen, og at det skulle være opptil lokale myndigheter gjennom den videre planleggingen å avklare hvilken løsning innenfor konseptet som skal utvikles videre, Teie-Korten eller Teie-Jarlsberg, bru eller tunnel.

### 2.1.2 Mål for Bypakka og fastlandsforbindelsen

Hovedmålene for fastlandsforbindelsen er samstemt med hovedmålene i bypakka.

Ny fastlandsforbindelse skal:

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

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

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

### 2.1.3 Vestfjordforbindelsen og parallell kanalbru/Østalternativet

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

Statens vegvesen gjennomførte en konseptvalgutredningen, og denne ble ferdigstilt i november 2013. KVUen identifiserte to prosjektutløsende behov: 1) Behov for en robust og

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2.2 Tema 2: Miljøvennlig transport

### 2.2.1 Samlet virkemiddelbruk i Bypakke Tønsberg-regionen

Bypakka vil vurdere hvilke virkemidler og tiltak som skal til for å nå målet om en mer miljøvennlig reisemiddelfordeling og nullvekst i personbiltransporten i Tønsberg-regionen. I tillegg til kommunedelplanen for ny fastlandsforbindelse vil vedtatt gatebruksplan for Tønsberg sentrum og kommunedelplanen for gange, sykkel og kollektiv som er under utarbeidelse legge rammer for innholdet i bypakka. Endelig innhold i bypakka avklares gjennom arbeidet med stortingsproposisjonen som danner grunnlaget for bompengefinansiering.

En ny fastlandsforbindelse gjør det mulig å prioritere buss i egne kollektiv- eller sambruksfelt på innfartene til Tønsberg sentrum da dagens veinett avlastes for biltrafikk.

Dette bedrer også forholdene for gående og syklende. Det er sammenheng mellom veikapasitet, kollektivtilbud og parkeringstilgjengelighet med mer.

### 2.2.2 Klimagassutslipp

Beregninger gjennomført i EFFEKT viser at en ny fjordforbindelse vil gi redusert CO<sub>2</sub>-utslipp for begge alternativene i forhold til referansealternativet. Dette skyldes i stor grad at det innføres bompenger og at dette har en trafikkdempende funksjon i en del av perioden. Forskjellene mellom alternativene er imidlertid ubetydelige, og er ikke egnet til å skille mellom dem.

### 2.2.3 Målkonflikter

Kapasiteten på en ny Nøtterøyforbindelse må vurderes i sammenheng med målene om nullvekst i biltrafikken, trafiksikkerheten på den nye vegforbindelsen, fremtidig behov for kapasitet på vegnettet og fleksibiliteten og muligheten til å styre trafikken. Både vegens utforming og muligheten til å styre dens funksjon i transportsystemet må vurderes da økt kapasitet for personbil er i konflikt med mål om nullvekst i personbiltrafikken.

En 2-feltsveg vil ha en begrenset kapasitet og vil kunne gå ut over trafiksikkerheten og fremkommeligheten for trafikantene. 2-feltsvei gir liten mulighet til å prioritere trafikkstrømmene og gi tilstrekkelig kapasitet for gjennomgangstrafikken dersom behovet for kapasitet øker. Av sikkerhetsmessige årsaker må tunnelen under Teieskogen enten etableres med to separate løp, eller med en parallell rømningstunnel for å sikre rømningsmuligheter i tilfelle ulykker. Kostnadmessig vil det da være liten forskjell på en tunnel for 2 og 4 felt.

En 4-feltsveg vil gi tilstrekkelig kapasitet i overskuelig fremtid, men vil, dersom trafikkstrømmene ikke styres, kunne føre til en økning i personbiltrafikken. Samtidig gir kapasiteten i en 4-feltsveg mulighet til å prioritere gjennomgangstrafikken og/eller næringstrafikken samtidig som det opprettholdes en akseptabel kapasitet for lokale bilreiser.

Det anbefales at en 4-felts løsning kombinert med trafikkregulerende tiltak legges til grunn for ny fastlandsforbindelse. Hensynet til trafiksikkerhet, risiko og sårbarhet, trafikkmengder, fleksibilitet i systemet og kostnadsforskjeller er vektlagt. De trafikkregulerende tiltakene skal sikre at det ikke skjer en vesentlig økning av reiser med personbil innenfor Tønsberg-regionen, og at det stimuleres til bruk av kollektivtrafikk, sykkel og gange. Ved valg av fire felt vil restriktive tiltak for biltrafikken inngå som en fast del av pakka.

## 2.3 Tema 3: Lokalmiljø

### 2.3.1 Nærmiljø og boområder på Ramberg/Kaldnes og Munkerekkeveien

Konsekvensutredningen for ny fastlandsforbindelse peker på at begge alternativ vil kunne påvirke bomiljøet på Ramberg respektive Kaldnes negativt mht. inngrep og belastning fra økt trafikk. Begge alternativene vil også gi mer trafikk i Munkerekkeveien.

Brua er mer negativ for området enn senketunnelen da kryssområdet på Ramdal vil påvirke bomiljøet i negativ retning og kunne kreve innløsning av boligeiendommer. Bomiljøet vil også påvirkes på grunn av selve brukonstruksjonen. Brua vil påvirke landskapsbildet, utsikt og gi økt støy.

Boliger på Kaldnes blir fremfor alt berørt av alternativ 16730, senketunnel, men i mindre grad enn alternativ 11500 berører Rambergområdet.

Uansett hvilket alternativ som velges vil man se nærmere på en optimalisering av linjer og løsninger for å få best mulig ivareta nærmiljø og boligområder. Avbøtende tiltak som støyskjerming, terrengtilpasning og beplantning vil vurderes. Det vil også vurderes tiltak for å regulere trafikken og øke trafikksikkerheten i Munkerekkeveien.

### 2.3.2 Nærmiljø og boområder på Vear

Konsekvensutredningen for ny fastlandsforbindelse peker på at brualternativet vil kunne påvirke bomiljøet på Vear negativt mht. inngrep og belastning fra økt trafikk. Hvis brualternativet velges vil man se nærmere på en optimalisering av linjer og løsninger for å få best mulig ivareta nærmiljø og boligområder. Avbøtende tiltak som støyskjerming, terrengtilpasning og beplantning vil vurderes. Det vil også vurderes tiltak for å regulere trafikken og øke trafikksikkerheten langs Fv 303.

For tellepunkt rett sør for Vear viser beregningene for 2024 at trafikken vil øke fra ÅDT 7300 til ÅDT 9500 med bygging av brualternativet. Denne økningen på 2200 vil også være representativ for Vear sentrum.

En løsning for å unngå økt belastning i Bekkeveien og på Fv 303 kan være å føre den nye fastlandsforbindelse inn i tunnelen gjennom Smørbergåsen til rundkjøringen på nordsiden av Hogsnesbakken og der koble den til Fv 303. I dette tilfelle må Hogsnesbakken utbedres. Denne løsningen gir en vekst på Fv 303 på om lag 500 biler i døgnet. ÅDT på Fv 303 med en bruløsning uten etablering av arm opp Bekkeveien blir ca. 7700 kjøretøy (mot dagens 7300). Denne løsningen gir også en reduksjon på omkring 1200 kjøretøy i døgnet over Kanalbroa og det blir mindre nyskapt trafikk.

Dersom 11 500 hengebru skulle bli valgt vil det være nødvendig å vurdere de to omtalte kryssvariantene i den påfølgende reguleringsplanen:

- Kryss på Smørberggrønningen med forbindelse til fv 303 via ny veg langs Bekkeveien
- Kryss i området ved dagens kryss med Bjellandveien og bruk av utbedret fv 303 Hogsnesbakken også som framtidig forbindelse sydover

### 2.3.3 Kolberg-området

Det er gjort en egen vurdering av tverrforbindelse mellom Smidsrødveien og Kirkeveien for å mate trafikk fra østre del av Nøtterøy mot ny fastlandsforbindelse. Anlegg av en ny trase fra Bekkeveien til Kolberg er vurdert opp mot bruk av dagens Tandstadvei lenger ut på Nøtterøy. Under arbeidet med kommuneplanen i Nøtterøy kommune ble Bekkeveien pekt på som tverrforbindelse mellom Smidsrødveien og Kirkeveien, og tverrforbindelse i Bekkeveien ble vedtatt vist som en hensynssone i kommuneplanens arealdel. Planprogrammet for kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse angir at også andre løsninger for tverrforbindelse skal vurderes. Det er som del av utredningsarbeidet gjennomført en vurdering og kvalitetssikring av løsningen for tverrforbindelse.

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

Det er i denne fasen ikke konkludert med om kryssløsningen ved Kolberg også bør ivareta trafikk mellom Smidsrødveien og Kirkeveien, eller om det er tilstrekkelig med en løsning som kobler Smidsrødveien opp mot ny fastlandsforbindelse. Sistnevnte løsning gir en noe mer skånsom løsning for omkringliggende arealer på Kolberg, men har den ulempen at den ikke ivaretar reiser mellom de to hovedfartsårene på Nøtterøy. Endelig løsning må vurderes i arbeidet med reguleringsplan.

Det er kommet inn innspill i høringen mot denne løsningen, og flere ønsker Tandstadveien lenger sør på Nøtterøy som alternativ tverrforbindelse. Som nevnt lå denne anbefalte løsningen allerede inne som en hensynssone i kommuneplanens arealdel, og prosjektet har gjort en kvalitetssikring av trafikale forhold og anbefaler en tverrforbindelse langs Bekkeveien.

### 2.3.4 Støy og forurensning

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

Bypakka tar konsekvensen av disse innspillene og foreslår å formulere bestemmelser og retningslinjer til kommunedelplanen slik at det ikke skal være noen tvil om at dette blir fulgt



opp i neste planfase (reguleringsplan). Miljørettet helsevern inviteres dessuten inn til deltakelse i arbeidet med reguleringsplanen.

Reguleringsplanleggingen utføres i henhold til anbefalte grenseverdier i Klima og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442). Retningslinjen på vedtakstidspunktet for reguleringsplanen legges til grunn.

## 2.4 Tema 4: Samfunnsikkerhet og beredskap

### 2.4.1 Samfunnssikkerhet/beredskap

Ut fra et rent sikkerhetsperspektiv basert på summen av ti vurderte faktorer, rangeres 16730 som bedre enn 11500. Fordelen til korridor 2 med hensyn på fordeling av trafikk, er veid opp mot potensialet for større hendelser i Kjelle-krysset, der både øvrige veisystem og en evt. jernbane kan bli rammet.

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

Fylkesmannens beredskapssjef peker i høringen på 11 500 som den beste på grunn av mindre risiko for stengning av ny forbindelse. Politiet og brannvesenet peker på 16 730 som den beste på grunn av bedre tilgjengelighet ved normale utrykninger.

Alternativ 11500 er mest robust mot stengning av ny fastlandsforbindelse, mens alternativ 16730 vurderes som best ved stengning av Kanalbrua på grunn av korteste reisevei for utrykningskjøretøy og majoriteten av befolkningen.

Begge alternativene representerer en økt sikkerhet i forhold til dagens situasjon. Analysen viser at en beslutning som innebærer at ny fastlandsforbindelse ikke bygges og med dagens kanalbru som eneste fastlandsforbindelse, vil medføre svært høy (økt) og uakseptabel sårbarhet. Dette gjelder spesielt for Færder, men også delvis for Tønsberg i forhold til de store trafikale problemene som vil kunne oppstå.

## 2.5 Tema 5: Trafikk

### 2.5.1 Valg av veistandard

Kapasiteten på en ny Nøtterøyforbindelse må vurderes i sammenheng med målene om nullvekst i biltrafikken, trafikksikkerheten på den nye vegforbindelsen, fremtidig behov for

kapasitet på vegnettet og fleksibiliteten og muligheten til å styre trafikken. Både vegens utforming og muligheten til å styre dens funksjon i transportsystemet må vurderes.

En 2-feltsveg vil ha en begrenset kapasitet og vil kunne gå ut over trafiksikkerheten og fremkommeligheten for trafikantene. 2-feltsvei gir liten mulighet til å prioritere trafikkstrømmene og gi tilstrekkelig kapasitet for gjennomgangstrafikken dersom behovet for kapasitet øker. Av sikkerhetsmessige årsaker må tunnelen under Teieskogen enten etableres med to separate løp, eller med en parallell tunnel for å sikre rømningsmuligheter i tilfelle ulykker. Kostnadmessig vil det da være liten forskjell på en tunnel for 2 og 4 felt.

En 4-feltsveg vil gi tilstrekkelig kapasitet i overskuelig fremtid, men vil, dersom trafikkstrømmene ikke styres, kunne føre til en økning i personbiltrafikken. Samtidig gir kapasiteten i en 4-feltsveg mulighet til å prioritere gjennomgangstrafikken og/eller næringstrafikken samtidig som det opprettholdes en akseptabel kapasitet for lokale bilreiser.

Det anbefales at en 4-felts løsning kombinert med trafikkregulerende tiltak legges til grunn for ny fastlandsforbindelse. Hensynet til trafiksikkerhet, risiko og sårbarhet, trafikkmengder, fleksibilitet i systemet og kostnadsforskjeller er vektlagt. De trafikkregulerende tiltakene skal sikre at det ikke skjer en vesentlig økning av reiser med personbil innenfor Tønsberg-regionen, og at det stimuleres til bruk av kollektivtrafikk, sykkel og gange. Ved valg av fire felt vil restriktive tiltak inngå som en fast del av pakka.

Det er i prosjektet lagt opp til H6 som vegstandard. Dimensjoneringsklasse H6 benyttes for nasjonale hovedveger og øvrige hovedveger hvor areal-disponering og aktivitet inntil vegen gjør at fartsgrensen settes til 60 km/t. Det kan være innfartsveg til by eller tettsted, som danner en overgangsstrekning mellom spredt bebyggelse og et område med gatestruktur, og egner seg således i dette prosjektet.

På grunn av sikkerhetskrav er det i tunneler lagt opp til et bredere veiprofil, med to separate løp. Tunnelene tilfredsstiller kravene til H7 veistandard.

## 2.5.2 Tverrforbindelse på Nøtterøy

Vurderinger av tverrforbindelse ble gjort i forbindelse med Nøtterøy kommunes rullering av kommuneplanens arealdel (2014). Her anbefalte rådmannen, basert på utredningene som var gjennomført og høringsinnspill blant annet fra Statens vegvesen, en hensynssone i Bekkeveien og politikerne vedtok denne løsningen. Det er i forbindelse med kommunedelplanen for ny fastlandsforbindelse gjennomført en kvalitetssikring av trasévalget, slik det er beskrevet i planprogrammet for ny fastlandsforbindelse: *«Tilknytning til Østre Nøtterøy og Husøy/Føymland via Smidsrødveien skal belyses. I Nøtterøy kommunes kommuneplan er det avsatt hensynssone for ny vegtrasé mellom Smidsrødveien og Kirkeveien ved Kolberg, via Bekkeveien. Denne traseen er en del av korridorene som skal konsekvensutredes. Trasévalget skal kvalitetssikres ved at det skal gjennomføres en analyse av oppgradering av fv 430 Tanstadveien og fv 308 Kirkeveien fra Nøtterøy kirke til Kolbergveien som en eventuell alternativ løsning.»*

Trafikkberegninger viser at det er behov for en tverrforbindelse mellom Kirkeveien og Smidsrødveien for å avlaste Teie og Nøtterøyveien for trafikk. Beregningene viser at Tandstadveien ligger for langt sør til å gi ønsket effekt. Bekkeveien opprettholdes som tverrforbindelse som den er vist i Færders kommuneplan.

Det er gjort en egen vurdering av tverrforbindelse mellom Smidsrødveien og Kirkeveien for å mate trafikk fra østre del av Nøtterøy mot ny fastlandsforbindelse. Anlegg av en ny trase fra Bekkeveien til Kolberg er vurdert opp mot bruk av dagens Tandstadvei lenger ut på Nøtterøy. Under arbeidet med kommuneplanen i Nøtterøy kommune ble Bekkeveien pekt på som tverrforbindelse mellom Smidsrødveien og Kirkeveien, og tverrforbindelse i Bekkeveien ble vedtatt vist som en hensynssone i kommuneplanens arealdel. Planprogrammet for kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse angir at også andre løsninger for tverrforbindelse skal vurderes. Det er som del av utredningsarbeidet gjennomført en vurdering og kvalitetssikring av løsningen for tverrforbindelse.

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

Det er i denne fasen ikke konkludert med om kryssløsningen ved Kolberg også bør ivareta trafikk mellom Smidsrødveien og Kirkeveien, eller om det er tilstrekkelig med en løsning som kobler Smidsrødveien opp mot ny fastlandsforbindelse. Sistnevnte løsning gir en noe mer skånsom løsning for omkringliggende arealer på Kolberg, men har den ulempen at den ikke ivaretar reiser mellom de to hovedfartsårene på Nøtterøy. Endelig løsning må vurderes i arbeidet med reguleringsplan.

Det er kommet inn innspill i høringen mot denne løsningen, og flere ønsker Tandstadveien lenger sør på Nøtterøy som alternativ tverrforbindelse. Som nevnt lå denne anbefalte løsningen allerede inne som en hensynssone i kommuneplanens arealdel, og prosjektet har gjort en kvalitetssikring av trafikale forhold og anbefaler en tverrforbindelse langs Bekkeveien.

### 2.5.3 Tilknytning til E18

Lokalpolitiske vedtak knyttet til Bypakke Tønsberg-regionen angir at det skal ses på tilknytninger frem til E18. Det er derfor i kommunedelplan arbeidet sett på behovet for oppgradering av dagens fv 300 Semslinna fra Kjelle-krysset til E18 ved Aulerød-krysset samt fv 308 Jarlsberglinna fra Kjelle-krysset til rundkjøringen ved Sem kirke.

For alternativ 11500 anbefales fv 300 utvidet til fire felt primært fra Jarlsberg travbane og ut til E18. Behovet for vegutvidelse på strekningen Jarlsberg – Kjelle for å prioritere

kollektivtransport vurderes i planarbeidet for gange, sykkel og kollektivtrafikk som gjennomføres parallelt.

For alternativ 16730 anbefales hele strekningen fra Kjelle ut til E18 utvidet.

Jarlsberglinna anbefales ikke utvidet i første omgang.

Utvidelse av vegkapasitet må også ses i sammenheng med mål om nullvekst i personbiltrafikk. Arbeidet med utvidelse av hele, eller deler av fv 300 Semslinna og eventuelle krysstiltak på strekningen vil utredes gjennom reguleringsplan med tilhørende konsekvensutredning som kan gå parallelt med videre planarbeid for fastlandsforbindelsen.

#### 2.5.4 Hogsnesbakken og fv. 303

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

Da flere av de opprinnelige alternativene i korridor 1 var i konflikt med den regulerte løsningen er det i kommunedelplanarbeidet sett på en alternativ løsning for å bedre trafiksikkerheten i Hogsnesbakken. Alternativ 11500 inneholder en ny trasé i tunnel under Bjelland/Hogsnes og en ny forbindelse langs Bekkeveien til nytt kryss ved Mæle Gartneri. Denne løsningen medfører at Hogsnesbakken kan stenges for gjennomkjøring.

For alternativ 16730 må en ny, alternativ løsning for Hogsnesbakken komme i tillegg. I arbeidet er det vurdert at det er mulig å utvide Hogsnesbakken, og at dette vil være en langt rimeligere løsning enn den regulerte tunnelloøsningen. Kostnaden for en utvidelse av kjørearealet og bygging av gang- og sykkelveg er anslått til om lag 150 mill. kr.

Eventuelle andre tiltak på fv. 303 sør for Hogsnesbakken er per i dag ikke vedtatt som en del av Bypakke Tønsberg-regionen. Dette er en kostnad som er tenkt løst over fylkeskommunens ordinære budsjetter, noe som kan vise seg svært vanskelig med utgangspunkt i fylkeskommunens begrensede investeringsmidler.

#### 2.5.5 Kjellekrysset

Det er i høringen kommet flere innspill om kapasiteten i Kjelle-krysset ved valg av undersjøisk tunnel.

I et byområde må en forvente kødannelse i morgen- og ettermiddagsrush. Det er svært krevende og kanskje heller ikke ønskelig å skulle bygge seg ut av dette. Resten av døgnet er det som regel god flyt i trafikken, så fremt det ikke er noen spesielle hendelser. Det å bygge

ut et vegnett for en makssituasjon kan derfor bli kostbart og arealkrevende. Situasjonen i Kjelle-krysset med senketunnel vil ikke bli så ulik den som finnes idag; altså vil mange av de som i dag velger Nedre Langgate i fremtiden velge senketunnel.

Videre har Bypakka som målsetning, i likhet med de andre større byområdene i Norge, at veksten i personbiltrafikk skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing. Det betyr at man må jobbe aktivt med å flytte de reisene en kan over på gange, sykkel og buss. Det gir også god effekt på fremkommelighet for de som må bruke bil.

Kjelle-krysset er et kapasitetssterkt toplanskryss. Dersom det skulle oppstå avviklingsproblemer er det imidlertid mulig å gjennomføre tiltak for å forbedre avviklingen i krysset. Et eksempel er et filterfelt for trafikk inn mot byen fra Semslinna. Et annet mulig tiltak er etablering av et tredje kjørefelt mellom søndre og nordre rundkjøring i nordgående retning. Behov for og detaljeringen av dette må imidlertid ses på i neste planfase.

Fylkesmannen påpeker i sin uttalelse at Kjelle-krysset 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.

### 2.5.6 Veikapasitet

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

Det er gjennomført kapasitetsberegninger/trafikkanalyser som viser at det vil oppstå kø i rush for begge alternativene på dagens veinett i Tønsberg sentrum (Nøtterøyveien), men at kø-situasjonen ikke vil bli verre enn i dag. Begge alternativene avlaster Tønsberg sentrum for trafikk og muliggjør en stenging av Nedre Langgate for gjennomkjøring for biltrafikk (det er lagt opp til det vil bli stengt for gjennomkjøring i Nedre Langgate mellom Møllegaten og Tollbodgaten). Trafikkberegninger viser at den trafikale belastningen blir størst nord i byen ved senketunnelalternativet i rush. Hengebrualternativet kan gi kødannelser i rush fra sør. Tiltak for å avbøte vil vurderes i neste planfase.

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

Viktige mål i bypakka er å sikre bussen og næringstrafikken god fremkommelighet. Begge alternativene avlaster Kanalbrua, Nøtterøyveien, Nedre Langgate og Kjelleveien og muliggjør en prioritering av sentrumsrettet kollektivtrafikk samt bedre forhold for myke trafikanter.

Senketunnelen avlaster byen og innfarten fra sør mest. Nedre Langgate stenges for gjennomkjøring for bil i begge alternativene. Dersom hengebrua velges må det vurderes om det er behov for ytterligere tiltak for å regulere trafikken fra Nøtterøy i morgnrushet for å sikre fri fremføring for buss og god fremkommelighet for næringstransporten.

### 2.5.8 Trafikkregulerende tiltak

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

Som det tidligere er pekt på er det en utfordring å legge til rette for økt vegkapasitet samtidig som en har mål om å øke andelen miljøvennlige reiser. For å stimulere til kollektivtrafikk, sykkel og gange må positive og restriktive tiltak virke sammen. Da plan for gange, sykkel og kollektiv er under utarbeidelse, anbefales det at ytterligere restriktive tiltak avklares i neste planfase.

## 2.6 Tema 6: Miljøtema

### 2.6.1 Landskapsbilde

Hengebrua og senketunnelen er begge vurdert å ha en liten negativ konsekvens for landskapsbildet, men med hovedbelastningen på ulike områder.

Hengebru gir mest negative konsekvenser i Munkerekka og Vearområdet. En bru er et stort element i landskapet, men den negative virkningen dempes av gunstig høyde- og terrengtilpasning på hver side av fjorden og et landskap som tåler inngrepet uten å bli «overdøvet» av det.

Senketunnel gir mest negative konsekvenser ved Jarlsberg/Ilene/Byfjorden/Nordbyen. Det er i første rekke den kunstige landtungen og rampekonstruksjonen ut i Byfjorden fra Kaldnes som gir en negativ konsekvens. Brualternativet er rangert som en bedre landskapsmessig løsning enn senketunnelen (henholdsvis 2. og 5. plass av de 7 alternativene som er konsekvensutredet).

### 2.6.2 Friluftsliv

For båtlivet vil ingen av alternativene gi begrensninger i tilgjengelighet. For øvrig er tunnelalternativet best for friluftslivet selv om Ilene, Slottsfjellet og området innerst i

Byfjorden påvirkes negativt. Hengebrua gir negative konsekvenser for flere friluftarealer langs ytre del av Byfjorden. Forbindelsene langs fjorden kan bli brutt, og opphold og ferdsel både på land og på sjøen kan oppleves som mindre attraktivt. Brualternativet påvirker også hestesportområdet ved Jarlsberg travbane negativt. For mange av de negative virkningene vil det være mulig å iverksette avbøtende tiltak for å redusere ulempene som tiltaket fører med seg.

### 2.6.3 Naturmangfold

Naturmangfoldet blir negativt påvirket av begge alternativ, men mens hengebrua gir en liten–middels negativ konsekvens, og er rangert som det beste alternativet for naturmangfold, gir senketunnelen middels–stor negativ konsekvens og er rangert som nummer 4 av totalt 7 utredede alternativ.

Hengebrua gir negative konsekvenser for skogsområder på begge sider av fjordkryssingen, men skåner Ilene naturreservat og sjøområdene utenfor. Brua påvirker heller ikke fugletrekkrutene i bekymringsverdig grad.

Senketunnelen medfører store inngrep på sjøbunnen med midlertidige tap av viktige marine beiteområder i anleggsfasen. Dette er problematisk da fuglenes tilstedeværelse må sees i sammenheng med de rike marine naturverdiene. Det er knyttet usikkerhet til hvor raskt disse områdene vil regenereres og hvilke konsekvenser tap av beiteområder over flere år gir. I tillegg er det et dilemma at rask regenerering forutsetter tilbakelegging av utgravde masser. Disse massene er forurensede, og skal i prinsippet fraktes til godkjent deponi. Anleggsarbeidet generelt medfører også støy og vibrasjonsforstyrrelser i naturreservatet.

På Kolberg er det flere verdifulle gamle eiker som kan bli negativt påvirket av begge alternativ. Det vil i reguleringsfasen tilstrebes å unngå berøring av eikene.

### 2.6.4 Kulturmiljø

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

Senketunnelen gir middels–stor negativ konsekvens. Årsaken til dette er primært at landtungen fra Kaldnes ut i Byfjorden begrenser den historiske lesbarheten og forstyrrer viktige historiske siktlinjer i de mest verdifulle kulturmiljøene. Ved en reduksjon av rampen og landtungens størrelse vil de negative konsekvensene bli mindre.

### 2.6.5 Beslag av dyrka mark

Begge alternativer beslaglegger ca. 14 daa fulldyrket jord på Kolberg.

Hengebrueralternativet beslaglegger i tillegg ca. 22 daa i Hogsnesområdet, mens senketunnelen ikke berører dyrket mark utover Kolbergområdet.

For alternativ 11 500 er det anbefalt en utvidelse av Fv. 300 Semslinna fra Jarlsberg til E18 (Aulerød). Areabeslaget for denne strekningen er anslått til om lag 40 daa, til sammen 76,5 daa. Det er i tillegg sagt at behovet for sambruksfelt må vurderes mellom Jarlsberg og Kjellekrysset. Dette kan gi et ytterligere beslag av dyrket mark på om lag 30 daa, til sammen 106,5 daa.

For alternativ 16730 er det anbefalt en utvidelse av fv. 300 Semslinna fra Kjellekrysset til E18 (Aulerød). Dette vil gi et tilleggsbeslag på om lag 70 daa, til sammen 84 daa.

En eventuell utvidelse av fv. 300 vil kreve reguleringsplan med konsekvensutredning.

Dersom en medregner arealbeslagene ut til E18 skiller det mindre på alternativene. En

Det er ikke anbefalt en utvidelse Jarlsberglinna for noen av de to alternativene i denne omgang.

## 2.7 Tema 7: Tekniske forhold

### 2.7.1 Anleggsperioden

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

Fellestrekk i anleggsperioden både for hengebru og senketunnel med tilhørende veg- og fjelltunnelbygging både på Nøtterøy-siden og Tønsberg-siden, er:

- Tett på boliger og veger
- Masseoverskudd
- Tunneldriving med rystelser og støy/støv
- Komplisert trafikkavvikling.

Dette er imidlertid kjente utfordringer som både tiltakshaver (fylkeskommunen/vegvesenet) og entreprenører er kjent med, og har gode virkemidler for å håndtere. Reguleringsplanen som skal utarbeides må inneholde faseplaner for anleggsgjennomføring og forpliktende bestemmelser som setter krav til anleggsfasen når det gjelder gang-/sykkeltrafikk, massetransport i boligområder, trafiksikkerhet, arbeidstid m.m. Utforming av disse kravene må gjøres i samarbeid med berørte parter (bl.a. grunneiere, skoler m.m.), og tiltakshaver vil ta initiativ til en slik prosess.



Anlegg av ny fastlandsforbindelse i byområdet Tønsberg/Nøtterøy vil være belastende i byggefasen, uavhengig av hvilket alternativ som blir valgt. Gjennomføringen vil skje tett på boliger og trafikkerte veger. Anleggsstøy, støvplager, rystelser og massetransport vil merkes godt over 2–4 år. Alternativ 11500 hengebru er vurdert til å være et normalt anlegg.

Undersjøisk kyller seg ut som det mest krevende anlegget, men det er en teknisk gjennomførbar løsning. Byggetiden anslås å være ca. 4 år, som er ett år lenger enn for hengebru.

## 2.7.2 Seilingshøyde

Bypakke Tønsberg-regionen anbefalte en seilingshøyde på 40 meter for hengebrua.

Kystverkets Sørøst har i sin høringsuttalelse sagt seg enig i at 40 m seilingshøyde for hengebru (alt 11 500) er tilstrekkelig, vurdert ut fra dagens virksomhet på Kaldnesområdet og at det er usannsynlig med nyetableringer i fremtiden som krever større seilingshøyde.

Kystverket bekrefter også at de er enig i prosjektets vurdering om at investerings- og driftskostnader for en klaffebru ikke kan forsvares. 40 m seilingshøyde i Vestfjorden kombinert med fri seilingshøyde i kanalen vil kunne ivareta dagens og framtidig behov for Tønsberg.

Tiltakshaver (fylkeskommunen/vegvesenet) vil ta kontakt med Kystverket for å videreføre samarbeidet i reguleringsplanfasen, både om bru skulle bli valgt og om senketunnel blir løsningen.

## 2.8 Tema 8: Kostnader og finansiering

### 2.8.1 Kostnader og usikkerhet

#### **Investeringskostnader**

Det rimeligste av de to alternativene er 11 500 høy bru med seilingshøyde på 40 meter. Kostnaden for 11 500 er 3 800 mill. kr (inkl. mva, 2017-kroner). Løsningen er inkludert gang- og sykkelveg, og løsning for fv 300 Hogsnesbakken.

Den tekniske løsningen lagt til grunn for den undersjøiske tunnelen i kostnadsanslaget er en senketunnelløsning.

Senketunnelalternativet fra Smidsrødveien/Kolberg til Kjellekrysset ble i anslaget kostnadsberegnet til 4 700 mill.kr (inkl. mva, 2017-kroner). Imidlertid ble det underveis i prosessen anbefalt å ta ut gang- og sykkelløsningen fra tunnelen, da det vil være vanskelig å få til en attraktivt løsning under vann for gående og syklende. Dette gir en anslått besparelse

på 300–400 mill. kr, slik at nytt estimat for senketunnelalternativet ble på 4300 – 4400 mill. kroner. Det ble samtidig vedtatt å sette av 200 mill. kr til kompenserende tiltak. Dersom man også vil løse fv 300 Hogsnesbakken for senketunnelalternativet 16 730, slik det er gjort for hengebrualternativet (11 500), må man investere 150 mill. kr. for en dagløsning langs Hogsnesbakken. Dette inneholder en utvidelse av kjørevegen og bygging av 6 m bred sykkelveg med fortau.

Sammenlignbare investeringskostnader for de to alternativene blir da:

11 500: 3800 mill. kr.

16 730:  $4350 + 200 + 150 =$  4700 mill. kr

Kostnadene for alternativene er beregnet etter Statens vegvesens metode ANSLAG som er en standardisert fremgangsmåte for å gjennomføre kostnadsoverslag for prosjekter. Anslaget ble gjennomført av en gruppe fra Region sør, Region vest og Region øst, alle med erfaring som byggeledere for gjennomføring av tilsvarende store vegprosjekter. Krav til nøyaktighet på anslaget i en kommunedelplan er +/- 25 %. Etter at reguleringsplan er utarbeidet vil usikkerheten i kostnadsoverslagene være redusert til +/- 10 %.

#### **Drifts- og vedlikeholdskostnader**

Det er relativt liten forskjell på drift- og vedlikeholdskostnader mellom alternativene. Dette skyldes at det er relativt stor andel tunnel i begge alternativer. Senketunnelen er noe dyrere å drifte og vedlikeholde.

#### **Usikkerhet kostnader**

Den største forskjellen i usikkerhet mellom alternativene er knyttet til selve fjordkryssingen. Øvrige deler av prosjektet er tradisjonell vegbygging i byområder med fjelltunneler, kryssområder og miljøtiltak i forhold til boliger og omgivelsene. Disse tradisjonelle delene inngår noenlunde likt med hensyn til gjennomføring på landsiden (Nøtterøy og Tønsberg) for begge alternativer.

Forskjellen ligger i selve fjordkryssingen, hvor en hengebru fundamentert mellom høye tårn som står på fjell på hver side av byfjorden/Vestfjorden er en kjent og forutsigbar konstruksjon som er bygd mange ganger tidligere.

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

Forprosjektet som er utarbeidet for senketunnelen forutsetter en del tekniske løsninger som må vurderes grundigere i en reguleringsplan. Spesielt gjelder dette fundamentering av senketunnelen på sjøbunnen. På grunn av den teknisk krevende gjennomføringen av senketunnelene vil det være betydelig større usikkerhet knyttet til dette alternativet. Det

gjelder både nødvendige tiltak i anleggsfasen og økonomiske virkninger dersom det oppstår uforutsette forhold underveis i planlegging eller gjennomføring. Det er knyttet usikkerhet til deponering av forurensede masser, håndtering av mulige arkeologiske gjenstander i gravemassene, drenering av kulturlagene ved Slottsfjellet, seilingsled med tilhørende risikovurdering av skipspåkjørsel og isgang i byggefasen for å nevne noen utfordringer. Dersom disse usikkerhetene inntreffer vil dette påvirke byggetiden og kostnadene.

I høringsperioden har Norsk maritimt museum (NMM) kommet med et høringsinnspill som viser usikkerheten knyttet til senketunnelalternativet.

Undersøkelsene som ble gjennomført av NMM i forbindelse med konsekvensutredningen ble delvis hindret av dårlig sikt i vannet. NMM slår imidlertid fast at senketunnelalternativets nærhet til det historiske havneområdet i Tønsberg betyr potensiale for å komme i konflikt med automatisk fredede kulturminner i bunnsedimentene. Det er også et faktum at tilgjengelig arkeologisk registreringsmetodikk ikke kommer dypt nok til å avdekke mulig konflikt med fredede kulturminner. Dette betyr at man må leve med denne usikkerheten inn i en evt. anleggsfase for senketunnelen.

NMM peker i høringen på muligheten for «utsatt §9», som betyr at anlegget kan startes selv om undersøkelsesplikten i forkant ikke er oppfylt. Dette er gunstig for en raskest mulig oppstart av et anlegg for senketunnel, men innebærer at senketunnelen er beheftet med risikoen for å støte på fredede kulturminner i bunnsedimentene under byggefasen. Risikoen knyttet til ukjente forhold i grunnen og under vann påhviler i sin helhet utbygger (fylkeskommunen) både når det gjelder byggetid og kostnader.

Statens vegvesens erfaring er at ukjente forhold i grunnen er krevende å håndtere kontraktmessig i forhold til entreprenørene som skal gjennomføre prosjektet. På nåværende tidspunkt er det ikke mulig å anslå hva dette kan dreie seg om kostnadmessig.

Kunnskapen om kostnadsusikkerhet, mulige forsinkelser i byggefasen og byggemåte gjør at det må jobbes videre med kontraktstrategi for et senketunnelprosjekt. Statens vegvesen, konsulenter og entreprenører bør samarbeide om et opplegg for byggekontrakter som tydeliggjør ansvar og usikkerhet, slik at gjennomføringen for en senketunnel kan bli mest mulig kostnadseffektiv.

Basert på innleid rådgivers (Rambøll) forprosjekt, kvalitetssikring av Aas-Jakobsen på forprosjektet og dialog med medarbeidere fra plan- og byggefasen for Bjørvikatunnelen i Oslo, kan vi fastslå at senketunnel/betongtunnel i Byfjorden i Tønsberg fra Kaldnes til Korten er teknisk gjennomførbar.

Kostnaden beregnet for senketunnelen er sjekket mot entreprisekostnaden fra 2005 for Bjørvika-tunnelen i Oslo. Når løpemeterprisen for Bjørvika-tunnelen oppjusteres med prisstigning fra 2005 til 2017 er kostnadene for de to prosjektene i samme størrelsesorden i dagens prisnivå, ca. 2 mill. kr. pr. løpemeter. Begge prosjektene er senketunneler fundamentert i løsmasser, men det er nødvendig å gjøre oppmerksom på usikkerheten med

kostnad og byggetid knyttet til lokale forhold i Byfjorden med dårlige grunnforhold, omfang av forurensing og potensiale for fredede kulturminner i gravemassene ikke nødvendigvis er sammenlignbar med Bjørvika-tunnelen.

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

### 2.8.2 Føringer fra Samferdselsdepartementet

I brev om videre planlegging av transportsystemet i Tønsberg-regionen ba samferdselsdepartement (SD) om at kostnadene i all hovedsak skulle holdes innenfor anslagene fra KVV/KS1. I løpet av konsekvensutredningene så en at disse kostnadene var for lave. Det ble derfor utarbeidet et notat som ble oversendt SD, og departementet er orientert om kostnadsrammene for prosjektet i 2017-kroner og tar dette til etterretning. I det videre arbeidet vil det være opp til lokale og regionale myndigheter å sette de endelige økonomiske rammer for bypakka som helhet.

### 2.8.3 Bompenger og finansiering

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

Statens vegvesen har i forbindelse med konsekvensutredningen utarbeidet en ny mulighetsstudie som reviderer mulighetsstudien fra januar 2014. Et viktig poeng i denne fasen har vært å undersøke om Bypakka lar seg finansiere, og det er viktig å understreke at dette er foreløpige beregninger. I det videre arbeidet med en bompengeproposisjon bør tidsdifferensierte- og miljødifferensierte takster, samt behov for å benytte bompenger til drift av kollektivtransport vurderes. Vestfold kollektivtrafikk har gitt signaler om at det er behov for økte midler til drift av kollektivtrafikk for å kunne imøtekomme fremtidig etterspørsel. Det er åpnet for å bruke bompenger til drift av kollektiv også i mindre byområder.

Endelig bom- og takstsystem må også tilpasses mål om nullvekst i personbiltrafikk. Hvordan dette kan påvirke disse foreløpige beregningene må ses på i det videre arbeidet.

## 2.9 Tema 9: Lokal og regional utvikling

### 2.9.1 Bo- og arbeidsmarkedssituasjonen i byområdet

Begge alternativene er positive for bo- og arbeidsmarkedssituasjonen på Nøtterøy og Tjøme og det er særlig Nøtterøy som vil profittere på bl.a. redusert reisetid. I forhold til bo- og arbeidsmarkedssituasjonen kommer senketunnelen bedre ut enn hengebrua, spesielt for de som kommer fra Nøtterøy.

Rapporten om lokale og regionale virkninger begrunner dette med at alternativ 16730 undersjøisk tunnel integrerer nordre del av Nøtterøy tettere med Tønsberg sentrum. Alternativ 11 500 høybru vurderes som minst gunstig i forhold til lokal og regional utvikling fordi den integrerer Vear og nordre del av Nøtterøy med Tønsberg.

Begge utredningene viser til at alternativ 11 500 høybru vil kunne gi noe større press på arealbruksendringer utenfor Tønsberg sentrum enn alternativ 16730 undersjøisk tunnel, hvilket vil stille krav til strengere politisk styring av arealpolitikken for å unngå byspredning.

TØI rapporten konkluderer med at alternativ 16730 undersjøisk tunnel i størst grad er i tråd med Regional Plan for Bærekraftig arealpolitikk (RPBA) og da særlig i forhold til å begrense byspredning. Det vises til at alternativ 16730 undersjøisk tunnel mellom Kaldnes og Korten gir en tettere bystruktur enn alternativ 11 500 med bru over Vestfjorden. Hovedgrunnen til dette er at Vear-Lahelle, som alternativ 11 500 gir lettere tilgjengelig enn alternativ 16730 har relativt lav befolkningstetthet og lite arbeidsplasser. En fortetting her, som følge av økt tilgjengelighet og dermed økt attraktivitet for etableringer, ville være et eksempel på byspredning. Alternativ 16730 legger i størst grad opp til fortetting innenfor eksisterende område med bybebyggelse.

TØI rapporten viser også til at alternativ 16730 undersjøisk tunnel understøtter Tønsberg som funksjonelt tettsted i byregionen, hvilket gir bedre rammebetingelser for kollektivtrafikk som transportmåte. Det vurderes at kompakt byutvikling og «smart lokalisering» i sentrum eller langs kollektivakser vil gi muligheter for konkurransedyktig kollektivtransport, dvs. flere kollektivreiser og færre bilturer.

Det vises til at en bærekraftig og konkurransedyktig region er avhengig av et sterkt sentrum, som betjener et omland i forhold til arbeidsplasser, handel, tjenester, og kommunikasjoner in og ut av regionen. Det vurderes at alternativ 16730 i større grad betjener Tønsberg sentrum, og dermed bidrar til å styrke attraktiviteten til Tønsberg sentrum.

Begge utredningene viser til at det er større synergier mellom alternativ 16730 undersjøisk tunnel og en togtrafikk. En faktor av betydning for effekten av en ny forbindelse er utbygging av InterCity regionen, og lokalisering av jernbanestasjon i Tønsberg. Alternativ 16730 undersjøisk tunnel vil gi raskere adgang til jernbanestasjonen i Tønsberg sentrum.

## 2.10 Tema 10: Jernbane

Alternativ 16730, senketunnel, støtter i større grad opp under tog som transportform inn og ut av regionen. TØI rapporten konkluderer at alternativ 16730 undersøisk tunnel vil gi den kortere reisetid enn 11 500 hengebru fra Nøtterøy og Tjøme til en ny jernbanestasjon i Tønsberg sentrum. En økning i togtrafikken generelt og arbeidspendling med tog spesielt, som følge av InterCity-utbygging, vil dermed gjøre alternativ 16730 enda mer fordelaktig enn alternativ 11 500. Rapporten lokale og regionale virkninger konstaterer at alternativ 11500 vil gi en konkurransefortrinn for biltrafikken sørover, noe som vil svekke attraktiviteten for buss og tog sørover for reisende fra Nøtterøy og Tjøme.

Når det gjelder jernbaneutbygging har bypakka en løpende dialog med Bane NOR. Det er ingen direkte konflikt mellom de to alternativene for ny fastlandsforbindelse og traseer for jernbane fremlagt i foreløpig planprogram for Intercity-utbyggingen gjennom Tønsberg. Det er nødvendig å videreføre det faglige samarbeidet som er etablert mellom de to veg- og jernbaneetatene.

## 2.11 Tema 11: Ny teknologi/fremtidens transportløsninger

### 2.11.1 Fremtidens transportløsninger

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

Nasjonal transportplan peker videre på at kollektivtransporten må utvikles i fremtiden og gjøres mer attraktiv. En mulighet er at den tradisjonelle kollektivtransporten kan bli supplert med minibusser eller delte personbiler som enkelt kan bestilles over mobilnett, og som kommer dit den reisende er, istedenfor å komme til en fast holdeplass. En slik utvikling kan gi økt utnyttelse av kapasiteten i transportsystemet og sikre god mobilitet for alle. Et mer fleksibelt busstilbud og ulike samkjøringsløsninger vil etter hvert gi nye reisemuligheter. Likevel vil det fortsatt være behov for å utvikle det konvensjonelle kollektivsystemet med høy frekvens og kapasitet på viktige lenker mellom og i byområdene, og der det er store transportstrømmer.

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

Fremtidens transportløsninger er tema i Regional transportplan 2018–2029 som er under utarbeidelse i regi av fylkeskommunen med bistand og involvering av kommunene i Vestfold. Det legges til grunn at innfasing av selvkjørende privatbiler på sikt vil kunne spare areal til parkering, men vil trolig gi mer trafikk, og løser ikke trengsel problematikk i byområder. Det vil fortsatt være viktig å regulere personbil i byområdene, og legge til rette for gåing, sykling og kollektivtransport. Tung infrastruktur for kollektiv (tog/stamlinjebuss) vil fortsatt ligge fast, potensialet for autonome kjøretøyer ligger i mating til knutepunkter og gi et kollektivtilbud i ytterområder. Det skal legges til rette for innfasing av selvkjørende kjøretøyer i kollektivtransporten der det er hensiktsmessig.

## 2.12 Tema 12: Avklaringer i neste planfase

### 2.12.1 Plannivå – hva fastsettes på hvilket nivå

Kommunedelplan er egnet til å angi hovedtrekkene for arealdisponeringen i et større område, og vil normalt ikke være så detaljert som en reguleringsplan. En kommunedelplan vil eksempelvis kunne avklare trasé for veg eller bane, men ikke angi detaljert utforming av vegen. Slike detaljerte arealavklaringer må gjøres på reguleringsplannivå.

Det er vesentlige forskjeller mellom kommunedelplan og reguleringsplan når det gjelder hva plantypene gir kommune og berørte grunneiere av rettigheter og forpliktelser. I en reguleringsplanprosess skal hver enkelt part innenfor planområdet normalt ha underretning om igangsetting av planarbeidet, og de skal underrettes om planvedtaket når dette er fattet. For kommuneplaner kreves det bare kunngjøring om planarbeidet i avisen og elektronisk (i praksis kommunens hjemmeside). Det er ingen krav om underretning av kommuneplanvedtaket til hver enkelt som blir berørt av planen.

Når en reguleringsplan vedtas er det et enkeltvedtak, og planen kan dermed også påklages av alle parter i planområdet. For kommune(del)planer fastsetter loven at det ikke er klagerett (ikke enkeltvedtak).

En reguleringsplan består av et plankart med tilhørende planbestemmelser. Reguleringsplan med tilhørende bestemmelser angir bruk, vern og utforming av arealer og fysiske omgivelser, jf. plan- og bygningsloven § 12–1. Detaljeringsgraden er avhengig av formålet

med planen, og om det er behov for videre detaljering for deler av planen når utbyggings- tidspunkt nærmer seg. Gjennom reguleringsplan fastsettes det hvordan, og til hvilke formål, arealene innenfor planen kan utnyttes og eventuelle vilkår knyttet til bruken.

I kommunedelplanen for fastlandsforbindelsen er det avsatt en hensynssone for ny vegforbindelse. Detaljeringen i reguleringsplanen av veg, tunnel, kryss, gang- og sykkelveger, støyskjerming, terrengtilpasning, avkjørselsreguleringer m.m. må utformes og planlegges innenfor denne hensynssonen. Veganleggets naboer og berørte blir invitert til å medvirke i planarbeidet for reguleringsplanen.

En vedtatt reguleringsplan er en politisk beslutning der kommunestyret avveier ulike hensyn og interesser. En effektiv reguleringsplanprosess skal utvikle forslag til planløsninger, involvere de som blir berørt på en relevant måte, og gi et helhetlig grunnlag for kommunestyrets vedtak i plansaken.

### 2.12.2 Økonomisk kompensasjon for tap av verdi på eiendom

Utgangspunktet i erstatningsretten er at det kun kan kreves erstatning for skade/ulempe som innebærer økonomisk tap.

Erstatning for ulemper på gjenværende eiendom reguleres av vederlagslovens § 8. I erstatningssammenheng skilles det mellom særulemper og alminnelige ulemper. Med utgangspunkt i en vegutbygging vil særulemper være direkte forårsaket av at areal avstås (typisk arronderingsulemper), mens ulemper som skyldes bruken av tiltaket (støy, støv, innsyn, forurensing etc) vil være alminnelige ulemper. Særulemper erstattes fullt ut. For alminnelige ulemper gis kun erstatning for ulemper i den grad de medfører erstatning etter naboloven, dvs at tålegrensen i nabolovens § 2 må være overskredet.

Eiendommer som ikke fysisk berøres av tiltaket får ikke partsstilling i et eventuelt skjønn. Eier må selv reise sak etter nabolovens bestemmelser.

Det er en vedtatt reguleringsplan som gir tilstrekkelig detaljert og formelt grunnlag for å gå i forhandlinger om erstatning.

For boliger som må innløses som følge av vegtiltaket, vurderes det et opplegg for tidlig innløsning i kommunal regi.



## 3 Merknader til planforslag med kommentarer

### 3.1 Statlige og kommunale instanser/høringsparter

#### 3.1.1 Fylkesmannen i Vestfold

*Saksnummer 201708891-40*

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

Fylkesmannens miljø- og samfunnsikkerhetsavdeling 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 tunnelen 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.
- Fylkesmannen markerer allerede nå at det kan bli fremmet innsigelse til reguleringsforslag i neste planfase som innebærer oppgraving/masseutskifting av et stort areal på naturreservatets sjøbunn.

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering Fylkesmannens merknad og legger merke til anbefaling om at bru må velges som løsning for fastlandsforbindelsen

Fylkesmannen har vært aktivt med i arbeidet med fastlandsforbindelsen, og vi er således i hovedsak enig i de faglige vurderingene som kommer fram i uttalelsen.

Vi har merket oss at fylkesmannen vil vurdere å fremme innsigelse til et reguleringsforslag som innebærer oppgraving/masseutskifting av et stort areal av naturreservatets sjøbunn. Det er dette senketunnelkonseptet som ligger til grunn for konsekvensvurderingen. Løsningen innebærer en bred åpen byggegrop på bunn av fjorden, slik at elementer for senketunnelen som produseres f.eks. i tørrdokk blir slept inn sjøveien og senket ned på sjøbunnen, og deretter tilbakefylling slik at høydenivået på sjøbunnen opprettholdes tilnærmet som tidligere. En alternativ byggemåte er å produsere betongtunnelen i tørr byggegrop på tvers av fjorden mellom spuntvegger avstivet innvendig. Denne byggemåten vil berøre et mye mindre areal av sjøbunnen.

Tiltakshaver (fylkeskommunen/vegvesenet) vil ta kontakt med Fylkesmannens miljø- og samfunnssikkerhetsavdeling for å videreføre samarbeidet i reguleringsplanfasen.

### 3.1.2 Politiet – Sør-Øst Politidistrikt

*Saksnummer 201708891-70*

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

Politiet konkluderer med at 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.

Politiets anbefaling er at alternativ 16 730 Kaldnes–Korten senketunnel velges som ny fastlandsforbindelse.

#### **Bypakke Tønsberg–regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering at politiet har klart standpunkt for senketunnel begrunnet med beredskap og trafikkavlastning på kanalbrua og i byen.

Tiltakshaver (fylkeskommunen/vegvesenet) vil søke samarbeid med og råd hos politiet også i det videre planarbeidet.

### 3.1.3 Fiskeridirektoratet

*Saksnummer 201708891-86*

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

Fiskeridirektoratet konkluderer med at 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 Smørbergssiden. 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.

#### **Bypakke Tønsberg–regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering fiskeridirektoratets planfaglige råd, spesielt i forhold til senketunnelalternativet som direktoratet vurderer å kunne gi ikke–reversible konsekvenser for ålegraseng og bløtbunnsområder i traseen for senketunnelen.

Dersom senketunnel skulle bli valgt vil tiltakshaver (fylkeskommunen/vegvesenet) i regulerings- og byggefasen innarbeide føringer og restriksjoner for massehåndtering på sjøbunnen, slik at maritimt biologisk mangfold blir minst mulig forstyrret, evt. kan reetableres over tid når tunnelen står ferdig.

Tiltakshaver (fylkeskommunen/vegvesenet) vil ta kontakt med Fiskeridirektoratet for å videreføre samarbeidet i reguleringsplanfasen, dersom senketunnel skulle bli valgt.

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

*Saksnummer 201708891-32 og 201708891- 151 Riksantikvaren*

*Saksnummer 201708891-97 NMM*

*Saksnummer 201708891-422 Kulturarv*

#### Riksantikvarens vurdering

Riksantikvaren er opptatt av å se veg- og jernbaneplanene 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:

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

Tiltak beskrevet i forbindelse med alternativ 16730 i korridor 2 vil samlet ha større negativ innvirkning på landskapet rundt middelalderbyen og ruinene av Tunsberghus (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 kulturminnes tålegrense sterkt.

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

### Norsk Maritimt Museums (NMM) vurdering

Registrering av kulturminner under vann ble igangsatt i 2017 men de er enda ikke ferdigstilt. NMM har hatt utfordringer med registreringene pga is og dårlig sikt i vannet. NMM har noen foreløpig innspill:

Broalternativet, (11 500) ser ut til å være minst problematisk med hensyn til kulturminner under vann. Dette baserer NMM 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.

Tunnelalternativet, (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. NMM har gjort registreringer også i det området tunnelinngangene 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. NMM antar at det ved etablering av tunnel, 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.

NMM 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 tunnelalternativet må dette behandles som meldepliktig etter kml § 14,3.

### Kulturarvs vurdering

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. 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 ivaretatt 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.

Kulturarv presiserer at konsekvensutredningen som er gjennomført ikke direkte har tatt hensyn til hvordan hydrogeologiske forhold som kan få betydning for middelalderiske 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.

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.

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.

Kulturarv støtter NMMs vurdering om at alternativ 1 ser ut til å være minst problematisk med hensyn til kulturminner under vann.

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.

Kulturarv har innspill til bestemmelser og retningslinjer, og ber om å bli kontaktet for samarbeid om utarbeidelse av reviderte bestemmelser som berører våre fagområder.

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

### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar**

Bypakke Tønsberg-regionen tar til orientering Riksantikvarens anbefaling av alternativ 11 500 (hengebru) i korridor 1 som beste løsning for ny fastlandsforbindelse.

Vi bekrefter at Riksantikvarens beskrivelse av løsningene er riktige, og har forståelse for at Riksantikvaren ser sammenhengen med mulige jernbaneplaner i området ved middelalderbyen og Slottsfjellet. Sumvirkning av miljøkonsekvensene for senketunnel og jernbanebru i Korten-området, vil i et langt perspektiv være negativ for området. Selv om det er lang tid til jernbaneplanene blir avklart, mener også vi at det er riktig å peke på denne mulige konsekvensen nå for korridor 2 til Korten, spesielt når bru-løsningen i korridor 1 er så mye enklere i forhold til mulige jernbaneplaner.

Dersom senketunnel skulle bli valgt understreker vi at områdene på land med nedføring til senketunnelen vil bli viet spesiell oppmerksomhet i den videre planlegging når det gjelder estetisk utforming og tilpasning til andre interesser.

Uttalelsen fra NMM er vedlegg til uttalelsen fra Kulturarv, og NMM tar for seg kulturminner under vann. Undersøkelsene som ble igangsatt i 2017 har vært hindret spesielt av dårlig sikt i vannet. NMM slår imidlertid fast at senketunnelalternativets nærhet til det historiske havneområdet i Tønsberg betyr potensiale for å komme i konflikt med automatisk fredede kulturminner i bunnsedimentene. Det er også et faktum at tilgjengelig arkeologisk registreringsmetodikk ikke kommer dypt nok til å avdekke mulig konflikt med fredede kulturminner. Dette betyr at man må leve med denne usikkerheten inn i en evt anleggsfase for senketunnelen. I beslutningsfasen nå for alternativ må beslutningstaker derfor være klar over at potensialet for konflikt med fredede kulturminner på sjøbunnen er betydelig. Dette er forhold som kan være kostnadskrevende og forsinkende for framdrift i en anleggsfase for senketunnelen.

NMM peker på muligheten for «utsatt §9», som betyr at anlegget kan startes selv om undersøkelsesplikten i forkant ikke er oppfylt. Dette er gunstig for en raskest mulig oppstart av et anlegg for senketunnel, men innebærer at senketunnelen er beheftet med risikoen for å støte på fredede kulturminner i bunnsedimentene under byggefasen. Risikoen knyttet til ukjente forhold i grunnen og under vann påhviler i sin helhet utbygger (fylkeskommunen/vegvesenet).

Kulturarv anser både alternativ 1 og alternativ 2 som akseptable med hensyn til kulturminneverdiene i området, men understreker at alternativ 1, hengebru, framstår som den beste løsningen etter en samlet vurdering. Dette samsvarer med vurderingene til Riksantikvaren og Norsk Maritimt Museum.

Kulturarv har innspill til revidering/presisering av bestemmelser/retningslinjer til kommunedelplanen. Bypakka tar initiativ overfor Kulturarv til å oppdatere disse slik at dette blir en del av det formelle kommunedelplanvedtaket i kommunene.

### 3.1.5 Norges vassdrags- og energidirektoratet NVE

*Saksnummer 201708891-398*

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

NVE sendte uttalelse til planprogrammet og anbefalte at det allerede på Kommunedelplan-nivå burde legges føringer om hvordan vassdrag skal håndteres, og savner dette i retningslinjene.

NVE tar til etterretning at planarbeidets primære mål er å avgjøre hvilken av de to traseene som skal planlegges videre.

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 skredusikkerhet er belyst og ivaretatt, herunder at tiltaket ikke medfører økt fare utenfor planområdet.

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til følge NVEs merknad om at bestemmelser/retningslinjer som omhandler håndtering av vassdrag bør legges inn allerede nå på kommunedelplanstadiet. Dette vil bli gjort før planen legges fram for vedtak i kommunene.

Ellers er vi enig i at under reguleringsplanarbeidet skal flom-/skredusikkerhet håndteres slik at forpliktende formuleringer for gjennomføring blir formulert i bestemmelser/retningslinjer.

Tiltakshaver (fylkeskommunen/vegvesenet) vil ta kontakt med NVE for å videreføre samarbeidet i reguleringsplanfasen.

### 3.1.6 Bane Nor

*Saksnummer 201708891-427*

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

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.

Planprogrammet for dobbeltspor Tønsberg–Larvik omfattet 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.

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. Bypakka 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.

Bane NOR mener 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. Ansvaret for å styre og forebygge en slik utvikling ligger hos kommunene som planmyndighet, og Bane NOR 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. Bane NOR 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.

### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering Bane NORs merknad som inviterer til fortsatt godt samarbeid om veg- og jernbaneløsninger i Tønsberg-området, herunder arealutvikling og tilrettelegging for miljøvennlig transport.

Foreliggende to alternativer for fastlandsforbindelse kan gjennomføres uten konsekvenser for mulig jernbaneløsninger. Begge etatene har som mål at veg- og jernbaneløsninger skal underbygge Tønsberg som regionsenter, og at byen skal bli mest mulig attraktiv for gående, syklende og busspassasjerer.

Når det gjelder den detaljerte planleggingen av vegløsning (linjeføring, bredder og høyde for vegen) i reguleringsplanen for fastlandsforbindelsen, er det nødvendig med nær kontakt med Bane NOR. Tiltakshaver (fylkeskommunen/vegvesenet) vil invitere til dette. Dette gjelder følgende krysningspunkter:

- Vearkorridoren og senketunnel (16 730) ved Korten



- Vearkorridoren og fjelltunnel (11 500) på Smørberg/Hogsnes
- Nøtterøykorridoren og fjelltunnel (11 500 og 16 730) under Teieskogen

### 3.1.7 Kystverket

*Saksnummer 201708891-379*

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

##### Alternativ 11 500

Kystverket oppsummerer at 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 Kystverket vist til at dagens bruk av farleden tilsier vertikal klaring / fri seilingshøyde på inntil 55 m, jf. Farledsnormalen, og bedt om at planarbeidet redegjør for konsekvenser for skipstrafikken.

Kystverket peker på at 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 Kystverket har av den grunn ingen vesentlige merknader til dette alternativet.

##### Havne- og farvannsloven

Kystverket 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.

### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering Kystverkets merknad om at 40 m seilingshøyde for hengebru (alt 11 500) er tilstrekkelig, vurdert ut fra dagens virksomhet på Kaldnesområdet og at det er usannsynlig med nyetableringer i fremtiden som krever større seilingshøyde.

Kystverket bekrefter også at de er enig i prosjektets vurdering om at investerings- og driftskostnader for en klaffebru ikke kan forsvares. 40 m seilingshøyde i Vestfjorden kombinert med fri seilingshøyde i kanalen vil kunne ivareta dagens og framtidig behov for Tønsberg.

Tiltakshaver (fylkeskommunene/vegvesenet) vil ta kontakt med Kystverket for å videreføre samarbeidet i reguleringsplanfasen, både for bru og senketunnel.

### **3.1.8 Sandefjord kommune**

*Saksnummer 201708891-145*

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

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 Tønsberg-regionen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka bekrefter at korridor 1 med hengebru og tilknytning til fv 300 Semslinna ved Jarlsberg travbane medfører trafikkøkning på fv 303 fra Vear-området og sørover. I denne omgang vil vi vektlegge trafikkberegningene for 2024 (med bom) da tallene for 2040 (uten bom) er mer usikre. For tellepunkt rett sør for Vear viser beregningene for 2024 at trafikken vil øke fra ÅDT 7300 til ÅDT 9500 med bygging av hengebrualternativet. Denne økningen på 2200 vil også være representativ for Vear sentrum. Dette er en merkbar økning, men utløser ikke automatisk behov for tiltak på fv 303 i Vear-området og sørover.

Bypakka er organisert med flere delprosjekter hvor delprosjekt A3 omfatter større tiltak på vegnettet i tilknytning til fastlandsforbindelsen. Konkret er følgende prosjekter nevnt: g/s Tjøme, Presterødbakken, gatebruksplan Teie og Hogsnesbakken. Tiltak på fv 300 Semslinna er også drøftet i konsekvensutredningen og Bypakka mener utbedring av fv 300 Semslinna er et nødvendig prosjekt i tilknytning til fastlandsforbindelsen.

Dette betyr at når tiltakene i Bypakka blir fremmet gjennom en bompengeproposisjon til Stortinget vil fastlandsforbindelsen inngå som et fast element, mens øvrige prosjekter i bompengepakka må avklares gjennom politisk behandling i kommunene og fylket.

Noen prosjekter vi regner med kan være aktuelle å drøfte i denne sammenheng:

- Tiltak i samsvar med gatebruksplan for Tønsberg
- Tiltak i samsvar med gatebruksplan for Teie (under utarbeidelse)
- Tiltak i samsvar med plan for hovedaksene buss og gang/sykkelveg (under utarbeidelse)
- Fv 303 Hogsnesbakken
- Fv 300 Semslinna
- G/S Tjøme
- Tiltak fv 303 Vear
- Evt andre tiltak

Den viktigste begrunnelsen for de fleste av disse prosjektene er tradisjonelle kriterier som trafikkavvikling og trafiksikkerhet. Sandefjord kommune må delta i denne prosessen for å argumentere for ønskede prosjekter i sin kommune.

### 3.1.9 Vestfold Interkommunale Brannvesen IKS

*Saksnummer 201708891-334*

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

Høringsuttalelsen fra brannvesenet er oppsummert i seks punkter:

1. Fire-felts vei er bedre for trafikkflyt og trafiksikkerhet 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. Tunnelen 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.

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering brannvesenets merknad, hvor det tydeliggjøres at ny fastlandsforbindelse som 4-felts veg (både bru og tunnel) er nødvendig ut fra etatens behov for sikkerhet og framkommelighet ved utrykning. Mulig ny plassering av brannstasjon i fremtiden har vært diskutert med flere alternativer inne. Vi forstår at ny plassering av brannstasjon i Tønsberg er mulig å tilpasse begge løsningene.

Tiltakshaver vil søke samarbeid med og råd hos brannvesenet også i det videre planarbeidet.

### **3.1.10 Vestfold Vann IKS**

*Saksnummer 201708891-39*

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

Vestfold Vann har ingen innspill til høringen, men gjør oppmerksom på at traseen over Jarlsberg vil krysse deres hovedvannledning. Dersom denne traseen velges må dette hensyntas i arbeidet. Vestfold vann IKS må varsles og tiltak for å ivareta ledningen og vannforsyningen i området må innarbeides på et tidlig stadium i planarbeidet.

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering Vestfold Vanns merknad. Tiltakshaver (fylkeskommunen/vegvesenet) er kjent med hovedvannledningen og vil ta kontakt med Vestfold Vann i reguleringsplanfasen og gjennomføringsfasen for å avklare tekniske løsninger der veg og vannledning ligger i samme område.

### **3.1.11 Miljørettet Helsevern Vestfold**

*Saksnummer 201708891-414*

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

Miljørettet Helsevern ser behov for at massetransport, anleggstrafikk og trafiksikkerhet, samt støy, støv og rystelser utredes nærmere i detaljreguleringsfasen. Miljørettet helsevern har en rekke konkrete forslag i denne sammenheng.

Miljørettet helsevern har også innspill til forslag til bestemmelser og retningslinjer: hvor de mener disse med fordel kan være mer presise og entydige når det gjelder:

- Plan for Ytre miljø
- Naturmiljø
- Naturressurser, grunnvann, vassdrag og geologi
- Støy

Etter Miljørettet Helseverns 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 tunnelmunninger 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 tunnelene og arbeider i dagsonen. Det bør legges vekt på mest mulig innbygging av støyende aktivitet (tunnelvifte, sorteringsanlegg, lastestasjon).

Miljørettet helsevern peker dessuten på behovet for å ivareta hensynet til luftforurensning, radon og drikkevann.

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

### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar merknadene til Miljørettet helsevern til orientering, og vil sørge for at disse følges opp i det videre planarbeid med reguleringsplaner, byggeplaner og gjennomføring.

Vi registrerer at Miljørettet helsevern er spesielt opptatt av folkehelseperspektivet med konkret fokus på barnehager, skoler, helseinstitusjoner og boliger når det gjelder støy, støv,

luftforurensing og belastninger i anleggsfasen og fra ferdig veganlegg. Tiltakshaver vil derfor invitere Miljørettet helsevern inn i et samarbeid når det gjelder videre planlegging på et mer detaljert nivå.

Miljørettet helsevern peker på en del forhold om allerede på kommunedelplannivå burde presiseres nærmere i kommunedelplanens bestemmelser/retningslinjer. Vi etterkommer dette på følgende punkter:

- støy og støyreduserende tiltak
- luftforurensning
- helsefaglige spørsmål i bygge- og anleggsfasen

Flere av forholdene Miljørettet Helsevern tar opp er regulert gjennom lover, forskrifter og retningslinjer, men klargjørende tekst tas allikevel inn i bestemmelsene/retningslinjene for kommunedelplanen, slik at det tydeliggjøres at dette er saksområder som skal følges opp i den videre planlegging.

## 3.2 Foreninger og organisasjoner

### 3.2.1 Norges Lastebileier Forbund (NLF) Vestfold

*Saksnummer 201708891-85*

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

Styret i NLF Vestfold drøftet forslaget på sitt møte 12.12.2017 og konkluderte med at tidsperspektivet for ferdigstilling 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 undersjøiske tunneler lite ønskelig både av økonomiske og sikkerhetsmessige årsaker. Også miljøbelastningen ved tunneler med slik stor stigningsprosent er betydelig.

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

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering NLFs merknad til støtte for brualternativet.

Lastebileierforbundet begrunner sitt standpunkt med at bru-løsningen vil spre trafikken mest og avlaste Kjelle-krysset. Det påpekes at undersjøisk tunnel (16 730) er lite ønskelig for tungtransport, både økonomisk og sikkerhetsmessig. Vi har forståelse for disse synspunktene, og vil vurdere innspillet i det videre planarbeidet med fastlandsforbindelsen.

### 3.2.2 Norges Automobil-Forbund (NAF)

*Saksnummer 201708891-90*

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

NAF peker på at 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.

NAF mener også at alternativet er også best for mål om Samfunnssikkerhet og beredskap da utrykningstiden for politi, brann og ambulanse vil være kortest via Korten-Kaldnes.

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering NAFs klart formulerte merknad om tunnelloøsning Kaldnes - Korten utbygd som 4 felt som beste løsning.

NAF argumenterer for at Kaldnes - Korten gir best trafikkavlastning for Kanalbrua og Teie, størst reduksjon av trafikkulykker og åpner dessuten for en miljøvennlig byfornyelse. NAF har flere forslag og vurderinger i sin merknad som vil komme til nytte i den videre planleggingen av fastlandsforbindelsen og bypakka. Vi regner med fortsatt konstruktiv deltakelse fra NAF i prosjektets samarbeidsgruppe.

### 3.2.3 Norsk Ornitologisk Forening (NOF)

*Saksnummer 201708891-197*

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

##### **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. NOFs 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.

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering NOFs merknad hvor foreningen anbefaler bru (11 500) som ny fastlandsforbindelse.

NOF vier sin uttalelse til vel dokumentert bekymring for senketunnelalternativets innvirkning på Ilene naturreservat (Ramsar-område), fuglenes beiteområder, strømforhold i Byfjorden og fysisk inngrep i sjøbunnen. Foreningen stiller spørsmål ved om det er vilje til å følge opp nasjonale mål om å skåne verneområder for utbygging og følge opp prinsippet om økologisk kompensasjon ved arealbeslag i naturområder.

Dersom senketunnel skulle bli valgt, vil alle forhold NOF tar opp være viktige faglige tema som må følges opp grundig både i reguleringsplanfasen, prosjekteringsfasen og byggefasen for prosjektet.

### **3.2.4 Tønsberg historielag**

*Saksnummer 201708891-297*

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

Historielaget mener det 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 brokarene 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.

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

### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering historielagets merknad hvor man er spesielt opptatt av tidsperspektivet i gjennomføringen og beredskapssituasjonen.

Historielaget foretrekker en ekstra 2 felt klaffebru ved dagens kanalbru, som de mener er billig og kan gjennomføres raskt, dersom man vil. Vi deler ikke denne oppfatningen. Dette innspillet er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen fordelt på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger

### **3.2.5 Tønsberg Næringsforening**

*Saksnummer 201708891-318*

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

Fastlandsforbindelsen er en del av Bypakke Tønsberg regionen og næringsforeningen hadde nok ønsket at nettopp dette hadde kommet mye tydeligere frem i diskusjonen og syntes det helhetlige har måttet vike for det nære og lokale. Tønsberg er en region som har vokst 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.

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.

Næringsforeningen sier 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 medlemmer mente dette var den beste løsningen.

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

Tønsberg næringsforening påpeker at næringslivet er helt avhengig av god og velfungerende infrastruktur, og mener Kaldnes –Korten vil gi de beste samfunnsøkonomiske forutsetningene for en helhetlig bo – og næringsutvikling for hele regionen.

#### **Bypakke Tønsberg–regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering næringsforeningens anbefaling om alternativ 2, undersjøisk tunnel mellom Kaldnes og Korten. 70 % av foreningens medlemmer mener dette er den beste løsningen.

Næringsforeningen har lagt mest vekt på TØIs rapport av januar 2018, for å underbygge sitt standpunkt. Næringsforeningen mener helhetsperspektivet i saken kommer litt i skyggen av diskusjoner om lokale forhold, og de peker på potensialet for en god byutvikling når Nedre Langgate stenges for gjennomgangstrafikk. Foreningen ser gode utviklingsmuligheter for både Stensarmen, Kanalen og Korten når transportsystemet blir avklart. Nevnte områder mener de har vært skadelidende i flere år p.g.a. manglende avklaringer av transport-systemet i området.

Bypakka har forståelse for næringsforeningens synspunkter og vi ønsker samarbeid med næringsforeningen i det videre planarbeidet.

### **3.2.6 Færder Næringsforum**

*Saksnummer 201708891-361*

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

Færder næringsforum er opptatt av at 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.

Næringsforumet påpeker at 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.

### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering næringsforumets merknad hvor hovedkonklusjonen er tydelig på at øyene trenger en ny fastlandsforbindelse, uavhengig av valg av alternativ/korridor.

Det pekes på gode argumenter for begge løsninger, men bygging av ny fastlandsforbindelse understrekes som avgjørende for en gunstig utvikling av næringslivet på øyene.

Bypakka har forståelse for næringsforumets synspunkter og vi ønsker samarbeid med næringsforumet i det videre planarbeidet.

### **3.2.7 Færder eldreråd**

*Saksnummer 201708891-380*

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

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.

### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar merknaden til Færder Eldreråd til orientering.

Anleggsfasen blir belastende for de nærmeste bo-områdene, og anleggsfasen blir derfor viet spesiell oppmerksomhet både i forestående arbeid med reguleringsplanen, og i den etterfølgende gjennomføringsfasen.

### **3.2.8 Naturvernforbundet i Vestfold**

*Saksnummer 201708891-381 og 386 (like eposter, men 386 er med vedlegg)*

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

Naturvernforbundet konkluderer med at 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.

Naturvernforbundet spør hvorfor samfunnet skal 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).

Naturvernforbundet mener 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!

### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering merknaden fra Naturvernforbundet.

Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående måloppnåelse, klimagassutslipp, reisemiddelfordeling og miljøkonsekvenser. Naturvernforbundet peker også på at parallell bru over kanalen må utredes. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen fordelt på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 6: Miljøtema

Naturvernforbundet peker også på gode og billige tiltak som er mulig å gjennomføre for å oppnå bedre forhold for gående, syklende og kollektiv-brukere. Slike tiltak jobbes det med kontinuerlig parallelt med det øvrige planarbeidet innenfor Bypakka.

Vi vil også bemerke at konsekvensutredningen har som målsetting å bidra med det faglige grunnlaget som er nødvendig for å identifisere det beste av de to gjenstående alternativene, 11 500 hengebru eller 16 730 senketunnel. Det er etter vår vurdering nødvendig å erkjenne at det prosjektutløsende behovet for ny fastlandsforbindelse ut fra sikkerhet og beredskap for øyene, krever vegbygging. Vegbygging vil alltid ha en del negative miljøkonsekvenser knyttet til seg, men dette er mulig å motvirke med trafikkregulerende tiltak.

### 3.2.9 Jordvern Vestfold

*Saksnummer 201708891-388*

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

Jordvern Vestfold påpeker at 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.

Jordvern Vestfold anbefaler at en østlig løsning med parallell kanalbru tas fram igjen, sluttutredes og legges fram som forslag til ny fastlandsforbindelse.

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering at Jordvern Vestfold anbefaler at en østlig løsning (parallell kanalbru) tas fram igjen til vurdering.

Jordvern Vestfold peker på planforutsetningene for tunnel og bru som de mener er gammeldags, og at planarbeidet må gjennomføres annerledes dersom framtidig trafikkvekst skal tas med kollektivtrafikk, gange og sykkel. Viser til rapport fra Civitas fra vinteren 2017, som peker på øst-alternativet som en løsning.

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 2: Miljøvennlig transport

### 3.2.10 Tønsberg Maritime kulturforum

*Saksnummer 201708891-396*

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

Styret i TMK har diskutert fordeler og ulemper med de alternative løsningene

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. Tunnel løsningen vil etter TMKs mening bety en vesentlig bedre maritim opplevelse enn hengebrua.

Dersom det bygges en ny gangbru i havnebassenget som følge av tunnel løsningen, vil TMK kreve at driften av de tre broene koordineres og kan åpnes på anmodning utenfor de faste

åpningstidene. Hvis ikke vil TMK av prinsipielle grunner hevde at ingen av de to løsningene realiseres.

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

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering Kulturforums merknad om at tunnel (16 730) er beste løsning for ny fastlandsforbindelse.

Kulturforum representerer 5 maritime kulturorganisasjoner, og de argumenterer ut fra et maritimt ståsted og mener at Tønsbergs tradisjonsrike maritime identitet er best tjent med en tunnelløsning Kaldnes – Korten. Vi har forståelse for dette synspunktet.

#### **3.2.11 Oslofjorden friluftsråd (OF)**

*Saksnummer 201708891-425*

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

Friluftsrådet oppsummerer at 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.

OF peker også på at det ikke har lyktes å finne et støykart med støysoner i hovedrapporten eller Norconsults rapport, som viser situasjon i anleggs- og driftsfase for de to alternativene. OF 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.

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering merknaden som anbefaler alternativ 11 500, bru som beste løsning for ny fastlandsforbindelse.

OF har spesielt vektlagt de ikke-prissatte konsekvensene og her er konklusjonene i det faglige materialet sammen fallende med OFs vurderinger om at 11 500 er best. OF anbefaler også å vurdere klaffebru/hevebru videre da de mener den blir mindre dominerende enn en hengebru. Til orientering viser kostnadsanslagene at en klaffebru/hevebru blir om lag 800–900 mill. kr. dyrere, og prosjektet mener dette er en for høy pris å betale. Vi stiller oss også tvilende til om klaffebru/hevebru er en estetisk bedre løsning enn hengebru.

Vurdering av støyforhold skiller ikke vesentlig mellom alternativene nå på kommunedelplanstadiet. Dette tema vil imidlertid stå sentralt i reguleringsplanfasen for det alternativet som blir valgt.

### 3.2.12 Forum for natur og friluftsliv Vestfold

*Saksnummer 201708891-428*

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

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

Forum for natur og friluftsliv vil peke på at begge de framlagte alternativene har negative konsekvenser for naturmiljø og friluftsliv. Det framgår også av konsekvensutredningen 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.

Forumet peker på at Ilene er et internasjonalt viktig våtmarksområde (Ramsarområde). Avbøtende og kompenserende 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 innvirkning på folks helse. Tap av tilgjengelig natur og friluftsområde må beregnes også i et folkehelseperspektiv.

Forumet 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. Forumet forutsetter at denne informasjonen innhentes og tas hensyn til i det videre arbeidet.

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering merknaden fra Forum for Natur og Friluftsliv.

Foreningen mener fremlagte løsninger er negative for nærmiljø og friluftsliv, og stiller spørsmål ved om vegbygging har en samfunnsmessig nytteverdi. Flere bilfelt gir mer bilbruk.

Foreningen mener det bør satses på kollektivløsninger. Tunnel (16 730) nær Ilene naturreservat vil ha negativ innvirkning på naturkvalitetene og foreningen forutsetter at avbøtende tiltak bearbeides videre i neste planfase. Gjør også oppmerksom på at det pågår et arbeid med kartlegging og verdsetting av friluftsområder i Vestfold. Dette kan komme til nytte i det videre planarbeidet.

Bypakka arbeider med tiltak for gående, syklende og kollektivtransport. Forutsetningen for gjennomføring av en helhetlig transportløsning for Tønsberg-regionen er imidlertid at fastlandsforbindelsen gjennomføres.

Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående måloppnåelse, klimagassutslipp, reisemiddelfordeling og miljøkonsekvenser. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen fordelt på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 6: Miljøtema

### 3.3 Næringsdrivende og grunneiere

#### 3.3.1 Agility Subsea Fabrication

*Saksnummer 201708891-148*

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

Agility Subsea Fabrication (ASF) produserer større stålkonstruksjoner til olje og gass industrien, og har kompetanse og fagkunnskap på viktige områder, og ASF peker i sin uttalelse på at de er etterkommere av verftsindustrien på Kaldnes og eneste gjenværende tyngre aktør på Østlandet, etter at skipsverft og mekanisk virksomhet i byene rundt oslofjordbassenget ble avviklet i 80 og 90 årene.

ASF opplyser at det i dag er 300–400 mennesker sysselsatt i direkte tilknytning til virksomheten, og at 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.

Av høringsuttalelsen fremgår det at bedriften ikke vil 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. ASF sier videre at bruløsningen (alt. 11500) er den eneste løsningen som muliggjør videre drift av industri- og næringsvirksomhet på Kaldnes og således bidrar til mål om å styrke næringslivet. Videre fremgår det at 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.



### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering merknaden fra Agility Subsea Fabrication om at alternativt 11500 hengebru er det alternativet som er forenlig med videre drift, forutsatt at ikke hele næringsområdet vil bli benyttet til riggplass i byggefase. Seilingshøyde på 40 meter er tilstrekkelig for virksomheten. I neste planfase ønsker bypakkeorganisasjonen dialog om eventuelle deponi- og riggområder med Agility Subsea Fabrication og utleier.

### **3.3.2 Kaldnes AS og Kaldnes Vest AS**

*Saksnummer 201708891-193, 201708891-283*

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

Kaldnes AS er positive til etablering av en ny fastlandsforbindelse og ser på det som viktig verdiskaping for Tønsberg-regionen. De sier videre at for å unngå at utviklingen stopper opp, er det viktig med en raskest mulig prosess med avklaring av alternativ, politiske vedtak og videre planlegging.

Kaldnes AS mener 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. Kaldnes AS og Kaldnes Vest AS påpeker at dersom trasé Kaldnes – Korten blir valgt er det viktig å se veganlegget tilpasning til en fremtidig bysituasjonen.

Kaldnes AS sier videre at uansett valg av alternativ vil Kaldnes Vest være et godt egnet deponi- og riggområde. De viser til at en gjennomført geotekniske undersøkelse utført i sjøen som viser at området er egnet som deponi for hele steinvolumet fra Nøtterøy. De sier videre at disse fagutredningene kan oversendes som grunnlag for den nest planfasen når veganleggets utforming skal konkretiseres.

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering merknaden fra Kaldnes AS/Kaldnes Vest AS om at de er positive til ny fastlandsforbindelse og at de knytter tiltaket til viktig verdiskaping. Kaldnes-Korten trekkes frem som den foretrukne traséen. Videre merker vi oss ønske om raskest mulig prosess og avklaringer.

Bypakkeorganisasjonen ønsker i neste planfase å ha dialog med Kaldnes AS og Kaldnes Vest AS om deponi- og riggområder. Bypakka ønsker også dialog om tilpasning til en eventuell fremtidig bysituasjon, men vil gjøre oppmerksom på at sikkerhetsavstand til tunnel samt krav til stigning i tunnel vil begrense handlingsrommet.

### 3.3.3 Ramdal Gård

*Saksnummer 201708891–246*

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

Av høringsinnspillet fremgår det at grunneier vil 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, og at dette alternativet vil føre til store beslag av selskapets landarealer.

Ramdal Gård AS stiller seg svært negative til hengebruløsningen, og begrunner dette med at løsningen vil være skjemmede for landskapet (både tunnelportaler og selve brua), at berørt areal er regulert til offentlig friområde og i dag et populært turområde, samt at løsningen vil påføre negative konsekvenser for natur og miljø i området, inkludert rovfuglbestand som hekker i åsen og rådyrtrekk. Videre pekes det på at Rambergåsens vestsida er av historisk karakter for Tønsberg og Slottsfjellet. Det uttrykkes også bekymring for trafikkstøy. Det pekes på at disse konsekvensene er mindre ved alternativ 16730 senketunnel. Videre fremgår det at Ramdal Gård AS ikke har blitt varslet på link linje med beboere i Rambergåsen, og de ber om at fremtidige fellesvarslinger også blir sendt til Ramdal Gård AS.

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering merknaden fra Ramdal gård om at alternativt 11500 vil føre til store arealbeslag for selskapet, og at de er negative til denne løsningen. Når det gjelder varsling så utarbeides plan for ny fastlandsforbindelse fra Tjøme og Nøtterøy som en kommunedelplan. Kommunedelplanen tar først og fremst sikte på å avsette tilstrekkelig areal for påfølgende regulering av valgt løsning. Det er etter plan og bygningsloven ikke krav om formell varsling til berørte grunneiere på dette plannivået. Det ble som en service likevel sendt ut SMS-varsling fra Tønsberg kommune til berørte parter da det er stor oppmerksomhet og interesse i saken. Dersom varsling ikke er kommet rett person i hende kan dette bero på at varslingen ble sendt til matrikkelført grunneier. At det ikke er påkrevd betyr likevel ikke at vi ikke kan bli bedre på varsling. Når vi går over i neste planfase, reguleringsplanfasen, vil det bli tatt direkte kontakt med berørte grunneiere.

### 3.3.4 MAM Eiendom

*Saksnummer 201708891–293*

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

MAM Eiendom ønsker ikke alternativet med bru over Vestfjorden fra Ramberg til Smørberg og informerer om at eiendommen vil bli direkte berørt og at bygg må rives dersom dette alternativet blir valgt. MAM Eiendom påpeker at dette innebærer tap av arbeidsplasser, skatteinntekter for Færder kommune og tap for eierne, også i forhold til fremtidig utvikling. De peker videre på at dette alternativet også har negative konsekvenser for nærmiljøet, med tanke på både bomiljø og friluftsinnteresser.

MAM eiendom mener en senketunnel fra Kaldnes til Korten vil være det beste alternativet, særlig med tanke på byggefase og trafikale virkninger.

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering merknaden fra MAM Eiendom om at alternativt 11500 hengebru vil berøre eiendommen, og at dette kan føre til tap av arbeidsplasser. Videre tar vi til orientering at senketunnel Kaldnes Korten vurderes som det foretrukne alternativet.

### **3.3.5 Selvaag Bolig v/Rune Magnussen**

*Saksnummer 201708891-393*

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

Selvaag bolig anser Kaldnes brygge som ett lite egnet område for rigg, da det grenser til allerede etablerte boliger og at deler av det båndlagt område ligger innenfor fareområde for ras/skred, og derfor ikke egner seg for deponering. Selvaag bolig anmoder om at båndleggingen justeres inntil eiendomsgrensen for G/B nr 1003/79, jfr. avgrensningen av plan nr. 65209 i Tønsberg kommune.

Selvaag bolig sier videre at de støtter det alternativet som avlaster sentrum for mest trafikk, alternativ 2 med senketunnel. I innspillet pekes det videre på at siden gang- og sykkelvegløsningen nå er tatt ut av tunnelen, at en bør i den videre bearbeiding av tunnelalternativet se på muligheten for å få tunnelåpningen lenger inn på land på begge sider da sjøfronten er verdifull.

Det pekes videre på motsetningen mellom økt tilrettelegging for bil og mål om økt kollektiv/sykkel/gange, og at for å nå målet med flere myke trafikanter, så må det i tillegg til investering i nye anlegg en betydelig oppgradering av vintervedlikehold til for myke trafikanter i distriktet.

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering merknaden fra Selvaag bolig om at Kaldnes-området er lite egnet til rigg- og deponiområde, samt at senketunnel foretrekkes med tanke på avlastning av sentrum for trafikk. En tilpasning av tunnelen må eventuelt ses på i neste fase, men kan ha kostnadmessige konsekvenser. Når det gjelder målkonflikten som påpekes vises det til Tema 2: Miljøvennlig transport innledningsvis. Angående anmodning om justering av båndlegging vises det til at eiendommen er allerede båndlagt i kommuneplanens arealdel. Ved fastsettelse av avgrensning på kommunedelplanen ble det som hovedregel lagt til grunn en videreføring av allerede båndlagt arealer. Begrunnelsen for dette er at det er knyttet stor usikkerhet til behovet for midlertidige depot, rigg- og anleggsområder i forbindelse med etablering av både fjelltunnel og senketunnel. Behov for slike midlertidige områder vil først kunne avklares ifm. detaljregulering. Avgrensningen mot 103/79 vil bli vurdert ved fastsettelse av avgrensning for reguleringsplanen som er forventet startet opp sommer/høst 2018.

### 3.3.6 Stamhuset Jarlsberg

*Saksnummer 201708891-313*

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

Stamhuset Jarlsberg støtter forslaget til bro i korridor 1, alternativ 11 500, og peker på fordelene ved bro-løsningen er at den relativt sett er rimelig, kostnadene er forutsigbare, som igjen gir en fornuftig bompengesats, alternativet gir god samfunnsikkerhet og beredskap, beslaglegger minst dyrket mark, og har et tilbud til gående og syklende. Stamhuset Jarlsberg peker videre på at alternativet tunnel er kostbart – og med høyst usikre kostnader, beslaglegger mer dyrket mark, medfører utvidelse av veier i et nasjonalt verdifullt kulturlandskap, ikke har løsning for gående og syklende, men ligger noe tettere på sentrum.

Stamhuset Jarlsberg kritiserer arealregnskapet for dyrket mark i utredningene som er gjennomført, særlig at det i hovedrapporten fremstilles som om tunnelalternativet nesten ikke beslaglegger dyrket mark i det hele tatt. I innspillet pekes det på at når man legger til grunn anbefalingen om utvidelse frem til E18 vil for tunnelalternativet mellom 84 og 99 daa legges under asfalt mot 76,5 daa for broen. Stamhuset Jarlsberg trekker videre frem at det i 2024 er beregnet en trafikkvekst både på Semslinna og Jarlsberglinna med senketunnelalternativet, men en reduksjon med hengebroalternativet.

Innsender mener kulturlandskap med stor verdi rundt Jarlsberg hovedgård (understreket ved at det er avsatt i Kommuneplanen som «nasjonalt verdifullt kulturlandskap»), to naturreservater og fornminner i området, underbygger viktigheten om ikke å utvide veinettet i dette området.

Stamhuset Jarlsberg mener planene minner om gigantomani, og at en milliard i forskjell mellom alternativene er betydelig, samt at dette viser seg ved forskjell i bompengetakst på over 5 kr. Stamhuset Jarlsberg trekker videre frem hvordan utredningene viser at det er større usikkerhet knyttet til kostnader for tunnelen, samt at denne løsningen er teknisk krevende å bygge. Stamhuset Jarlsberg stiller spørsmål ved om dette er mulig å bygge innenfor kostnadsrammen. Innsender viser også til Fylkesmannens varsel om innsigelse knyttet til byggemetode i Ramsar-området (bygges med en smal, spuntet byggegrop) og bemerker at dette kan påvirke kostnadene.

Innsender trekker også frem at alternativt 11 500 kommer best ut i den samfunnsøkonomiske analysen.

Stamhuset Jarlsberg mener videre at det er kritikkverdig at rapporten legger frem alternativkostnaden for å løse Hogsnesbakken med et tiltak som ikke er regulert eller vedtatt utredet, når det faktisk finnes et regulert alternativ. Det pekes på at kostnader for den regulerte løsningen ikke er oppgitt i rapporten, og videre at utvidelsene av øvrig veisystem bare til en viss grad er tatt med.

I innspillet pekes det på at en del av de tekniske løsningene som er fremlagt i notatet om utvidelse av Semslinna aldri vil bli akseptert bygget. Særlig eksemplet med landbrukskryssing av Semslinna hvor det planlegges å krysse to og to filer av gangen, og

med ventesone i midtrabatten vurderes til å ikke kunne fungere for nødvendige landbruksmaskiner.

Innsender støtter Fylkesmannens innspill om at bro gir større robusthet ved i transportsystemet og spesielt Kjellekrysset. Stamhuset Jarlsberg trekker frem at det at området ligger lavt over havnivå er en særlig utfordring ved springflo, og mener at Kjellekryssets sårbarhet bør vektlegges når alternativene sammenlignes.

### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering merknaden fra Stamhuset Jarlsberg som støtter forslaget om alternativ 11500 hengebru. Videre tar vi til orientering at totalt forbruk av dyrket mark har vært utydelig i og med at det er fordelt på flere kapitler. Dette vil vi forsøke å forbedre. Arealbeslag av dyrket mark er nærmere omtalt i kapitlet 2, Tema 6: Miljøtema.

Stamhuset Jarlsberg påpeker videre at det er trukket frem en annen løsning for Hogsnesbakken enn den som er regulert. Dette skyldes at den regulerte løsningen for Hogsnesbakken er i konflikt med tunnelen under Hogsnesåsen for 11500 hengebru. Det er i planarbeidet derfor sett på et alternativ til den. Den allerede regulerte løsningen kan imidlertid fortsatt være aktuell ved valg av senketunnel. En utvidelse av Hogsnesbakken vurderes til å være en rimeligere løsning enn den regulerte tunnel-løsningen, men dersom en ønsker å gå videre med denne løsningen må den reguleres.

Øvrige innspill og bemerkninger tas til orientering.

### **3.3.7 Henning Solheim og Hanne Opseth, grunneiere av 51/112**

*Saksnummer 201708891-227*

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

Innsender påpeker at de vil miste en del dyrket mark ved hengebrualternativet, samt ved en eventuell utvidelse av fv. 300 Semslinna. De ønsker å bli tilbudt jord som kompensasjon for det som går med til veiutbyggelse og mener dette skal være mulig å få til da det har vært jord til salg i området.

Innsender peker vider på at de løsningene som er skissert hittils for samling av avkjørsler i forbindelse med en eventuell utvidelse av fv. 300 vil ha svært negative konsekvenser for dem. Siden det drives næring på eiendommen vil ikke disse veiene og områdene som er satt av til vei være tilgjengelige til enhver tid, samt at det vil kunne påvirke uteområde for kylling som de har på eiendommen.

Innsender mener tunnel Kaldnes-Korten er det beste alternativet med tanke på mål om redusert trafikk i Tønsberg sentrum og over Kanalbrua, samt at trafikken vil fordele seg bedre ved dette alternativet da de som skal nordover vil velge mot E18 mot Barkåker, mens sørgående vil velge mot Sem.

### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering merknaden fra Henning Solheim og Hanne Opseth om at de vil miste en del dyrket mark ved valg av hengebrualternativet. Innspillet må følges opp i neste planfase, som er reguleringsplan. Det vil bli tettere dialog med berørte grunneiere i reguleringsplanfasen, hvor man vil forsøke å finne løsninger på de problemstillingene som her tas opp. Dersom fylkesveg 300 skal utvides, må også denne reguleres og berørte grunneiere vil da bli kontaktet direkte.

### **3.3.8 Fosaas/Kjærånå gård/Frogner gård**

*Saksnummer 201708891-261*

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

Familien Fosaas orienterer om at de er 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. Disse er vedlagt innspillet og nummererte.

Det er to hensyn som veier spesielt tungt for Fosaas; sterk satsning på intensiv landbruksproduksjon som krever produksjonsarealer og Frogner Gård er en gammel herskabelig landbrukseiendom med en flott bebyggelse og en beliggenhet som gir grunnlag for vern, og som må søkes bevart som et kulturminne. Dette henger sammen med kravet om at dyrkamarka rundt tunet i mest mulig grad blir urørt, slik at gårdstunet fortsatt blir liggende fritt og åpent.

Innsender viser videre til at det er et overordnet nasjonalt mål at blant annet samferdselstiltak i minst mulig grad skal berøre landbruksarealer. Nedbygging av dyrket mark er irreversibelt og kan ikke erstattes med andre arealer. 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.

Innsender tar videre for seg hvilke alternative kryssløsninger som vil være mest gunstige, og begrunner dette. Løsninger som berører minst mulig produktive arealer og som ikke er ødeleggende for vernet av Frogner gård som de beste.

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering merknaden fra familien Fosaas/Kjærånå gård/Frogner gård om at produktiv landbruksjord og selve gården er viktige. Alternativet som pekes på som det beste for gården innehar ikke en kobling mellom Smidsrødveien og Kirkeveien. Dette er et av flere alternativer som må vurderes og optimaliseres i reguleringsplanfasen. Det vil bli tettere dialog med grunneiere i reguleringsplanfasen, og en vil søke å finne best mulig løsninger.

### 3.3.9 Jan Erik Høyslet, eiendom Gnr/Bnr 49/3

*Saksnummer 201708891–266*

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

Høyslet eier eiendommen med Gnr/Bnr 49/3, og har skog tilknyttet eiendommen, og ser at de vegløsningene som er foreslått kan forhindre nødvendig atkomst til skogen. Innsender er opptatt av han også i fremtiden må kunne komme til skog med traktor.

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering merknaden fra merknaden fra Høyslet om at foreslått løsning kan forhindre atkomst til egen eiendom. Ved valg av hengebru og eventuelt ved en utvidelse av Hogsnesbakken må løsning for atkomst vurderes dialog med grunneier i reguleringsplanfasen.

### 3.3.10 Gunnar Holmeng

*Saksnummer 201708891–410*

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

Innsender er kritisk til størrelsen og utvidelsen på det båndlagt området, og mener at dette kunne vært vist på kart tidligere. Båndleggingssonen berører innsenders eiendom, og det bemerkes at dette allerede har vært til stor ulempe for eierne, samt at foreslått utvidelse vil på forsterke de ulempene som allerede er påført. Innsender påpeker at forrige båndlegging heller ikke ble varslet, og at det ikke var mulig å få informasjon om båndleggingen fra kommunen. Det vises til besøk hos kommunen få dager før båndleggingen.

Innsender viser videre til lang prosess med flere folkemøtene, og mener at det ikke en reel mulighet til å påvirke selv om det legges opp til en medvirkningsprosess. Det synes ifølge innsender å være noe man gjennomfører fordi det er en påkrevd del av prosessen. Videre sier innsender at man ikke kan stole på noen som uttaler seg i debatten, da alle har en agenda.

Innsender er opptatt av prosess for grunnerverv, og ønsker blant annet at de som er og kan bli berørte skal bli behandlet med åpenhet og respekt for verdiene de besitter. Spesielt pekes det på den usikkerheten som oppleves at de som kan bli berørt. Båndlegging og andre former for beslag gir de som blir berørt potensielt store kostnader, både direkte og indirekte, og innsender er negativ til å sette private verdier ut av spill på ubestemt tid.

Innsender er også opptatt av kostnadene for prosjektet, og påpeker at dette skal finansieres lokalt.

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering merknadene fra Holmeng, inkludert ønske om mer informasjon i tidligere planfaser. Lovverket er fulgt det etter plan og bygningsloven ikke er krav om

formell varsling til berørte grunneiere på dette plannivået. Det betyr imidlertid ikke at det ikke er mulig å forbedre informasjon grunneiere og berørte. I neste planfase, som er reguleringsplanfase, vil berørte grunneiere bli direkte kontaktet.

FORELØPIG



## 3.4 Velforeninger, FAU, Skole

### 3.4.1 Nordbyen Vel v/ Jens Kaurin

*Saksnummer 201708891–102*

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

Nordbyen vel mener at Smørbergalternativet bør velges. Velforeningen mener at det er det beste alternativet for miljøet, byen og trafikken i et langsiktig perspektiv.

Hovedbegrunnelsene for dette er blant annet trafikkreduksjonen i byen, sårbarhet i Kjellekrysset, de ikke-prissatte virkningene og økonomi.

Hvis alternativ 16730 blir valgt er Velforeningen opptatt av ilandføringen av veien på Kortensiden skjer så langt mot nord–vest som mulig og at bygninger for tekniske installasjoner ved tunnelåpningene utformes så lite synlige og skånsomme som mulig for landskapet og at hensyn tas til turstien Grevestien.

#### **Bypakke Tønsberg–regionen sin kommentar:**

Begge de to alternativene avlaster Tønsberg for biltrafikk. Trafikkanalyser viser at senketunnelen avlaster Tønsberg sentrum noe mer enn hengebrua. I rush vil det være kø i sentrum i begge alternativene. For senketunnelen vil trafikkbelastningen være størst nord i byen i rush. For hengebrua vil trafikkbelastningen være størst sør i byen og på Nøtterøyveien i rush.

Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående trafikk og kostnader og finansiering. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg–regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 5: Trafikk
- Tema 8: Kostnader og finansiering

Bypakka tar innspillet om ilandføring på Korten til orientering. Dersom senketunnelen velges vil man i det videre arbeidet hensynta bebyggelse, fremføring av Grevestien mm.

### 3.4.2 Glitre Boligsameie v/ Egil Julin Andersen

*Saksnummer 201708891–74*

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

#### **Bypakke Tønsberg–regionen sin kommentar:**

### 3.4.3 OBOS – Kolberg Borettslag

v/ styreleder Heidi Virik Brubakken

*Saksnummer 201708891–257, 201708891–290*

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

Kolberg Borettslag har med stor bekymring observert at spesielt ett av alternativene for Kolberg er basert på betydelige inngrep på borettslagets 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 og anmoder på det sterkeste om at et annet alternativ som ikke direkte berører vår eiendom og bygningsmasse velges.

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Det er som innsender påpeker flere alternativer som må vurderes, og optimaliseres, i reguleringsplanfasen. Det vil bli tettere dialog med grunneiere i reguleringsplanfasen, og en vil søke å finne best mulig løsninger.

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

- Tema 12: Avklaringer i neste planfase

### 3.4.4 Foreldregrupper for bygging av nye Labakken skole

*Saksnummer 201708891–302*

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

Foreldregruppa mener at for byggingen av nye Labakken skole er valg av bro eller tunnel av mindre betydning, men at det som er sentralt er at begge alternativer er beregnet å gi betydelig økning av trafikk i skoleveiene Amundrødveien og Munkerekkeveien. Foreldregruppa vil at det i denne planfase skal planlegges og avsette midler til tiltak.

Foreldregruppa foreslår følgende tiltak:

- Rundkjøring Kjærånveien x Kirkeveien
- Fartsgrense 30 km/t på hele strekningen fra krysset Amundrødveien/Fugleveien til påkjøring ny fastlandsforbindelse.
- Fartsdemperer som reelt sett demper hastigheten
- Fortau, gang-/sykkelvei eller Stavernsløsning i Amundrødbakken.
- Sikre krysningspunkter
- Forsterket belysning på kritiske punkter

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

### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Innspillet tas til orientering. Trafikkberegninger for begge alternativet viser som innsender påpeker en økning i antall biler i Munkerekkeveien. Det må foretas nye tellinger og beregninger for å kartlegge situasjonen mer nøyaktig og for å kunne si noe om behov for tiltak. Fartsdempende tiltak, trafikkregulering og utbedring av dagens anlegg er aktuelle tiltak som må vurderes nærmere i en reguleringsplanfase uansett hvilket alternative som velges.

Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående trafikk og avklaringer i neste planfase. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 5: Trafikk
- Tema 12: Avklaringer i neste planfase

#### **3.4.5 FAU Vestskogen skole**

*Saksnummer 201708891-303*

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

Likt innspill som Foreldregruppa for nye Labakken skolen, saksnr 201708891-302

#### **3.4.6 Samarbeidsutvalget og FAU ved Vear skole**

v/ Kirsti Nilsson Søyland, Leder av Samarbeidsutvalget ved Vear skole

*Saksnummer 201708891-324, 201708891-332, 201708891-423*

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

SU/FAU ser klare ulemper for skolevei, trivsel/miljø og sikkerhet for barn og unge på Vear som følge av brualternativet 11500 og at trafiksikkerhet, bomiljø/nærmiljø, trivsel og skolevei for kommende generasjoner bør vektas tungt i valg av alternativ. SU/FAU peker på at det ikke ligger midler til utbedring av FV 303 i Bypakka, og mener at det ikke er 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 innsender ser ikke at det vil avhjelpe trafikkveksten i særlig grad langs FV 303 – som i dag er dagens skolevei.

Hvis allikevel hengebru skulle bli valgt, ønsker SU og FAU ved Vear skole at følgende forutsetninger 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 Smørberggrønningen til nåværende rundkjøring på Vear, og eventuelt fram til området ved dagens buss-sluse, bør vurderes løst med å senke veien ved å lage den som en miljøtunnel (kulvert).

SU/FAU mener at ovennevnte forslag til løsning vil bety at alternativ 11500 – hengebru, blir betraktelig dyrere. SU og FAU anbefaler alternativ 16730 – Senketunnel.

### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Hvis hengebru velges og Hogsnesbakken åpnes, som alternativ til koblingen via Bekkeveien, så blir resultatet trafikalt en betydelig mindre økning langs Fv 303 enn hvis Bekkeveien bygges.

Innspill angående eksisterende Fv 303 gjennom Vear, skolevei over Firingen og miljøtunnel i Bekkeveien hvis den bygges tas til orientering.

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

- Tema 3: Lokalmiljø
- Tema 5: Trafikk

### **3.4.7 Vear Idrettsforening**

v/Sølvi Melvold Gjennestad  
Leder Vear IF

*Saksnummer 201708891-333*

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

Vear IF tar ikke stilling til valg mellom bru eller tunnel men vil med høringssvaret påpeke de trafikkveksten i tilfelle bruløsningen blir valgt. I dette alternativ blir Fv 303 vil medføre trafikkøkning på den redan sterkt belastet fylkesveien. Vear IF er derfor både overrasket og sjokkerte over at det verken er planlagt trafiksikkerhetstiltak eller alternative omkjøringsalternativer forbi Vear i alternativ 11500 bruløsningen. Alternativet er som det foreligger uakseptabelt for Vear IF.

Vear IF 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 Senketunnel, bør både trafiksikkerhetstiltak og ny «områdeplan for trafikkavvikling på Vear» kostnadsberegnes og legges inn i prosjektet.

Trafikkavviklingsplanen bør vurdere alternative traseer for ny fv. 303 utenom Vear. Enten i dagtrasé/tunnel fra Bruaåsen i sør, dreie øst under Vear og kobles sammen med ny vei ved

Smørberg for alternativ 11500, eller fortsette direkte i planlagt tunnel under Hogsnesåsen for alternativ 16730.

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Innspill angående eksisterende Fv 303 gjennom Vear, og en utarbeidelse av en områdeplan for trafikkavvikling tas til orientering.

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

- Tema 3: Lokalmiljø
- Tema 5: Trafikk

#### **3.4.8 Kjelle vel**

v/Pål Egeland

*Saksnummer 201708891-337*

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

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 innsenders følgende vurderinger:

Alternativ 11500 forsterker sentrumsnær byutvikling og gir over tid et større rom og fleksibilitet for utvikling i randsonen av sentrum, bruløsning gir best balansert trafikkspredning i hele Tønsberg-regionen og unngår fortetting av trafikk i Kjellekrysset hvilket gir bedre samfunnssikkerhet, mulig for skalerbarhet og kapasitetsutvidelse om noen år.

En senketunnel vil sette trafikkert press på Kjellekrysset, den vil komme nær tett befolket bomiljø, økt sannsynlighet for relativt hyppige stenginger, gir trafikk tett på Ramsarområdet og krever dyrka mark langs Semslinna og Jarlsberglinna.

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.

For Kjelle og 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" og mindre trafikkstøy.

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Innspillet tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående trafikk og lokal og regional utvikling. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere

andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 5: Trafikk
- Tema 9: Lokal og regional utvikling

### 3.4.9 Teglhagen Velforening

v/styret Trond Halvorsen Brun [trondhal@hotmail.com](mailto:trondhal@hotmail.com)

*Saksnummer 201708891-343*

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

Teglhagen velforening går imot tunnel (trasé: 16730). Teglhagen Vel ønsker broløsning (trasé: 11500). I tillegg støtter velforeningen Nordbyen Vel styres høringsuttalelse datert 21. januar 2018.

Velforeningen er bekymret for forringelse av bomiljø dersom valg av fastlandsforbindelse ender opp med tunnel. Økning i biltrafikken via tunnel i tillegg til buss- trasé som vil gå gjennom Slottsfjellstunnelen ift hva som er i dag vil skape ytterligere trafikkforurensning og støy på nærliggende lekeplass og boliger til veien, ifølge kart utarbeidet av Statens vegvesen.

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 uten at skjerme for utsikten utover sjø og Ramsar området. Ønske om 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 viktig å ta vare på området fra gamle maskinistskolen og bort til kajakkklubben. Dette er et område som brukes til rekreasjon av mange og skaper en flott nærhet til sjøen.

Økt sikkerhet ved kulvert/undergang sykkelsti for å unngå trafikkfarlige hendelse for gående og syklende. Utgangen av undergangen må utformes på en slik måte at den er oversiktlig for gående og for syklende. Det samme gjelder gangfelt som krysser busstraséen.

Traséen hvor veien skal gå mot tunnelen, ligger i sone hvor det har vært fyllplass/sjøpeldyng, 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/mudringskip) 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.

Velforeningen mener at en senketunnel vil komme i konflikt med BaneNors forslag om jernbanetrasé gjennom Tallak og over i bro til Smørberg. 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.

Det er i dag mange som har sin arbeidsplass i området og flere av de som jobber og besøker disse virksomhetene 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 (parallel kanalbro feks). Denne løsningen vil, etter velforeningens 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.

### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Innspillet tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående mange forskjellige tema. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema».

Dersom senketunnelen velges vil man i det videre arbeidet hensynta nærheten til Grevestien og Illene naturreservat.

Vedlikeholdskostnadene er en gjennomsnittlig kostnad per år fordelt over anleggets levetid.

Alternativ 11 500 med høy brokryssing gir en naturgitt robusthet mot flom og forventede klima-effekter (vannstand, store nedbørmengder over kort tid, vind og ras). Ved alternativ 16730 med undersjøisk tunnel må konstruksjoner og vedlikehold av disse som gir god beskyttet mot fremtidige klimaeffekter vedlegges særskilt ved planlegging og bygging. Det er nødvendig å dimensjonere anlegget i forhold til fremtidige miljøscenarier og det blir tatt høyde for dette.

### 3.4.10 Vear og Rakkevik Vel, Østskogen borettslag og Myrhamna eierlag

v/Tore Søyland

*Saksnummer 201708891-347*

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

##### **Del 1, Uttalelse om virkningene og konsekvensene for Vear ut fra at alternativ hengebru blir valgt.**

Etterspør nye trafikktegninger som tar for seg trafikken i selve Hogsnesbakken, i dagens Bekkevei, et punkt i nærheten av skolen og evt. syd for avkjøringen til Vearåsen. Trafikktegningene bør gjennomføres over en lengre periode.

Innsender mener at trafikktegninger for Fv 303 i 2024 må justeres med bakgrunn i utbyggingsplaner for området (totalt 236 boenheter), endring av skolekretsgrenser (200 flere elever), utbyggingen på Brunstad, veksten på Torp flyplass og bompenger på E18. Veksten av trafikk på FV 303, medfører ifølge innsender at det må gjøres en omlegging av fylkesveien og at det må dette legges inn som en forutsetning i alternativ 11500.

Hvis hengebru blir valgt:

- Eksisterende FV 303 omgjøres til en fullverdig miljøgate
- Omlegging av FV 303, slik at den blir flyttet til områdene vest for Vear skole.
- Ny løsning for Hogsnesbakken
- Ny veiløsning må ta hensyn til sammenkobling av boområdene Hogsnes/Bjelland og Vear.
- To alternative løsninger for sammenføring fra ny bruforbindelse til FV 303: Miljøtunnel/Kulvert eller avkjøring inne i ny Hogsnestunnel

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. Ber om at dette problemet løftes spesielt i overordnet styringsgruppe.

##### **Del 2, En generell uttalelse og anbefaling ut fra målsettingen hvis tunnel blir valgt**

Mener at alternativ 16730 (senketunnel) kan bidra til at innbyggere velger miljøvennlige alternativer. 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. Ser det som svært positivt at senketunnelen både gir størst reduksjon i støykostnader, færrest ulykker og størst reduksjon av klimagassutslipp. Økningen i antall kollektivturer er størst med alt. 16730 (tunnel)

Mener at 16730 – senketunnelen er det beste alternativet som gir størst avlastning til Kanalbrua og 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.



En tunnel vil i langt større grad oppfylle intensjonene om å redusere personbiltrafikken på Kanalbrua inn til sentrum av Tønsberg. 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. Vi mener det av hensyn til byen også er viktig å velge det alternativet som avlaster trafikken i byen mest og som genererer minst trafikkvekst

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!

Andre forhold

- Seilingshøyde lavere enn 55 meter vil bety en forringelse for Tønsberg by – særlig i turistøyemed – ved at store skip ikke får nødvendig atkomst til byen.
- Når det gjelder landskapsbilde er en tunnelløsning langt mer diskret.
- Nærmiljø og friluftsliv bør vektlegges i høyere grad. 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. Mener at korridor 1 (hengebru) har store ulemper menneskelig sett i forhold til korridor 2 (senketunnel). En bru skaper støy for alle i dens nærhet, mens en tunnel gjemmer støyen under bakken!
- Anleggsfasen går over mange år og uavhengig av hvilket alternativ som bygges ønskes det at det tas hensyn til så langt det lar seg gjøre i valg av transportmidler, hvor deponier legges m.v.
- Er bekymret for kombinasjonen av en hengebru og en Vearkorridor (jernbane) og de samlede virkningene av dette.

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!

### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka takker for et godt gjennomarbeidet innspill med en systematisk gjennomgang av materialet produsert i konsekvensutredningen. Vi tar innspillene med i prosessen mot endelig anbefaling.

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

- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 3: Lokalmiljø
- Tema 5: Trafikk

- Tema 6: Miljøtema
- Tema 7: Tekniske forhold
- Tema 8: Kostnader og finansiering
- Tema 9: Lokale og regionale virkninger
- Tema 10: Jernbane

### 3.4.11 Smidsrødveien 30, 32 og 35, og Lundgaardveien 1, 3 og 5.

v/Øyvind Rygh [rygh@mediator.no](mailto:rygh@mediator.no)

*Saksnummer 201708891-366*

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

Eierne reagerer sterk på det foreslåtte omfanget av inngrep i forbindelse Kolberg traseen, her under spesielt på følgende tre forhold:

- Dimensjonering for sykkel og gangstier, da disse ikke synes å reflektere det reelle behovet og ikke tar hensyn til eksisterende bebyggelse med forringelse av kulturarv (Nøtterø haveby) som følge.
- Det savnes tilstrekkelig, nødvendig og mulig hensyn i plassering av sykkel og gangstier, og tilsvarende for rundkjøringen med tilførselsveier.
- Kan ikke se noe som rent økonomisk ivaretar verdiene.

Følgende 5 forhold mener beboerne har manglende hensyn og konsekvensanalyser:

1. Det fredelige boligområdet Bekkev. – Grindløkke – Eikeveien på Teie blir belastet for at tilfredsstille behov for utvikling på Kaldnes og redusere gjennomgangstrafikk i Tønsberg sentrum
2. Færder sin Kommunedelplan har ikke tatt med i plan og konsekvenser for ny tverrforbindelse mellom Smidsrødveien og Kirkeveien over Bekkeveien, samt kryssløsning ved Kolberg inklusiv innløsning av 6 eiendommer langs Eikeveien, usikkerhet gjeldende antall berørte boliger og de økonomiske konsekvensene. Flere av boligene er å betrakte som del av Nøtterø Haveby.
3. Tanstadveien er forkastet uten konsekvensanalyse vedrørende trafikk og kostnader.
4. Nøtterø Havebys spesielt bevaringsverdige bebyggelse er under stort press fra andre prosjekter at «Bypakka» uten særlig akksomhet kan komme å bli svært ødeleggende på det Teie vi kjenner. Det må tas hensyn ved etablering av gs-anlegg.
5. Mener at Nøtterø Haveby kan betraktes mer ut fra et gatebilde, dvs. med gater, fortau og trafikklys, slik at den gamle bebyggelsen kan bli ivaretatt.

Det er verd å merke seg det påfallende i det Bypakke Tønsberg i så vidt liten grad har hensyn tatt denne type boliger som er å regne som typiske Nøtterø Haveby boliger.

### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Innspillet tas til orientering. Det vil i neste planfase jobbes med en optimalisering av linjer og løsninger for å få best mulig ivareta nærmiljø og boligområder. Avbøtende tiltak som støyskjerming, terrengtilpasning og beplantning vil vurderes.

Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående lokalmiljø, trafikale virkninger og avklaringer i neste planfase. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 3: Lokalmiljø
- Tema 5: Trafikk
- Tema 12: Avklaringer i neste planfase

### **3.4.12 Sørbyen velforening**

v/Åsmund Johansen

*Saksnummer 201708891-385*

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

Velforeningen kan ikke se at noen av de to gigantiske prosjektene (alternativ 1 og 2) tilfredsstillende en fornuftig tilnærming til de utfordringene vi ser framover. Det er ikke i tilstrekkelig grad tatt høyde for at transportvanene vil endre seg gjennom ny teknologi og alternative løsninger.

Ser for seg at det er mulig å sluse trafikken til og fra Nøtterøy med en utvidelse/ny kanalbro nærmere Rosanes og videre gjennom Frodeåstunnelen. En slik løsning vil redusere ressursbruken vesentlig.

Konklusjon: Nei til veipakke 1 og 2, velg mer fornuftige løsninger!

### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Innspillet tas til orientering.

Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, trafikale virkninger og Ny teknologi/fremtidens transportløsninger. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk
- Tema 11: Ny teknologi/fremtidens transportløsninger

### 3.4.13 Grindløkken borettslag

v/Linn Ingebrigtsen

*Saksnummer 201708891-390*

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

Støysituasjonen vil bli meget belastende for eiendommer i Bekkeveien og Kløverveien. Nærheten til vegen vil gjøre den nye vegen kommer nesten helt inntil veggene og mye av hagen vil bli borte. Vil gjerne ha en så lav hastighet som mulig i Bekkeveien, for jo høyere fart jo mer støy.

Krever at en sikker skolevei skal være planlagt før vedtatt plan. Veggen kommer også til å dele Teie i to. Ønsker å beholde det gode havebyområdet slik det er i dag og mener at det ikke er gjort godt nok arbeid med å se på Eikeveien som et alternativ til tverrforbindelsen.

På grunn av bredden på en ny Bekkevei, ønsker ikke borettslaget at det blir bygd gang- og sykkelveg langs den nye vegen, den bør bygges via Eikeveien til Smidsrødveien.

Flere ganger i året er det flom i området. Er da opptatt av at rør legges slik at boliger ikke risikerer at få enda mer vann i hager/kjellere.

Hus i borettslaget er fra 1950-tallet og borettslaget er redd for at anleggsvirksomheten så tett på husene skal skade bygningene. Krever vurdering (at det tas foto og video) av husene før anlegget starter. Vet av erfaring fra tidligere at en anleggsperiode medbringer mye støy. 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, med vibrasjoner i bakken som følge.

Bekkeveien 4 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 mister eiendom der gjør at det må deles på de små gjennværende grønne områdene på tomten som er igjen.

Krever at eiendommene (Bekkeveien 4 og Kløverveien 2) blir sikret mot både innsyn og støy. Krever også at det blir gjort støytiltak på balkonger, i både anleggsperioden og etter.

Dette prosjektet vil helt klart gjøre noe med verdien på leiligheter, allerede fra dette blir vedtatt. Ønsker derfor få en verdi kompensasjon til hver og en av andelseierne i de berørte leilighetene.

I borettslaget er det 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 gjøres for å varsle hver og en? Hva med evt skader på eiendommene? Ønsker at disse eiendommene også blir dokumentert før oppstart av bygge perioden.

Ønsker ikke at en bomstasjon blir plassert rett utenfor våre eiendommer

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Innspillet tas til orientering.

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

Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående lokalmiljø, trafikk, tekniske forhold og avklaringer i neste planfase. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 3: Lokalmiljø
- Tema 5: Trafikk
- Tema 7: Tekniske forhold
- Tema 12: Avklaringer i neste planfase

### 3.4.14 Teie Vel

*Saksnummer 201708891-417*

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

##### Fastlandsforbindelsen

Det er vanskelig å se hvordan de to løsningene vil påvirke vårt område ulikt.

For begge forbindelsene planlegges tunnel 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 tunnel

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 på Teie, veiutvidelser, sykkelveier eller tunnelinnslag. Disse lokale tiltakene vil få store og umiddelbare konsekvenser for innbyggere, boliger, næringsliv, kultur- og natur på Teie.

Teie vel vil komme tilbake med høringsuttalelse når dette foreligger.

## **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Innspillet tas til orientering.

Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående lokalmiljø, trafikale virkninger og tekniske forhold. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema».

Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 3: Lokalmiljø
- Tema 5: Trafikk
- Tema 7: Tekniske forhold

### **3.4.15 Munkerekkeveien Vel**

V/formann Trond Bakke

*Saksnummer 201708891-426*

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

Munkerekkeveiens Vel anbefaler Kaldnes-Korten i tunnel som trase for den nye fastlandsforbindelsen. Med begrunnelsen at Kaldnes-Korten i tunnel er det alternativet som er best for Tønsberg Regionen samlet og spesielt for innbyggerne i Færder kommune. Alternativet Ramberg-Smørberg med bru har alt for store negative konsekvenser for bo- og nærmiljø både for innbyggerne i Munkerekkeveien Vel og for innbyggere på vestsiden av Vestfjorden.

Traseen Kaldnes-Korten tilfredsstillter kravet om at «transportsystemet skal være miljøvennlig, robust og effektivt», et bærekraftig transportsystem som reduserer klimagassutslipp, begrenser lokale miljøskadelige virkninger og oppfyller Ramsarkonvensjonens forpliktelser. Tunnelen gir 50% reduksjon i trafikken på Kanalbrua og tilfredsstillter dermed trafikkmålet.

Velforeningen mener at 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 områder får vesentlige kvaliteter i sine boområder ødelagt om brualternativet Ramberg-Smørberg velges og brualternativet vil være svært ødeleggende på miljø, naturvern og landskapsbilde.

Tunneltraseen Kaldnes-Korten støtter best opp under målsetningene i Vestfold fylkeskommunes regionale plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) og under de rikspolitiske føringene for veiutbygging er at all vekst i persontrafikken i byene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange.

Munkerekkeveien Vel mener at tunnelen gir god og rask adkomst til E18 og at adkomsten til E18 er ikke avhengig av forsterkning av øvrige veisystemer, mens brualternativet er avhengig av forsterkning av rundkjøring ved Jarlsberg og oppgradering av tilkomstveien til E18 til 4 felter. Munkerekkeveien Vel mener at disse forsterkningene og oppgraderingene ikke er del av Bypakke Tønsberg-regionen og det er usikkert om de kan realiseres.

Kaldnes–Korten gir forbindelse til sentrum vest, Statens Park og Jernbanestasjonen. Kaldnes–Korten avlaster ikke bare gjennomgangstrafikken, men sprer også lokaltrafikken på to tilkomster noe som avlaster og letter trafikkforholdene i Tønsberg sentrum. Med tilknytning til Frodeåstunnelen fullføres ringveikonseptet som i tillegg gir rask forbindelse til Tønsberg øst, Kilen, Presterød og Ringshaug og motsatt vei fra samme områder for reisende til Færder, Verdens ende mm.

En bru fra Ramberg til Smørberg og videre til Jarlsberg vil medføre øket press på byutvikling vestover og nedbygging av landbruk

Tunnel alternativet er det beste for båt- og friluftslivet langs Vestfjorden og en bruforbindelsen truer urørte naturkvaliteter på begge sider av Vestfjorden. Der brua lander i Rambergskogen er det varierte løvtre biotoper, hekkende vandrefalk og trolig tilholdssted for flere rød-listede arter. Disse områdene er viktige friluftsliv- 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. Trasealternativet Kaldnes–Korten i tunnel tilfredsstiller og verneforskriftene for Ilene våtmarksområde og betingelsene i Ramsar konvensjonen og de nasjonale interessene er dermed oppfylt.

#### **Bypakke Tønsberg–regionen sin kommentar:**

Bypakke Tønsberg–regionen takker for et godt gjennomarbeidet innspill med en systematisk gjennomgang av materialet produsert i konsekvensutredningen. Vi tar innspillene med i prosessen mot endelig anbefaling.

Trafikkberegninger for begge alternativet viser som innsender påpeker en økning i antall biler i Munkerekkeveien. Det må foretas tellinger og beregninger for å kartlegge situasjonen mer nøyaktig og for å kunne si noe om behov for tiltak. Fartsdempende tiltak, trafikkregulering og utbedring av dagens anlegg er aktuelle tiltak som må vurderes nærmere i en reguleringsplanfase dersom brualternativet velges.

Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående mange forskjellige tema. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg–regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 3: Lokalmiljø
- Tema 5: Trafikk
- Tema 6: Miljøtema
- Tema 9: Lokale og regionale virkninger

## 3.5 Politiske partier

### 3.5.1 Partiet De Kristne / Brødrene Freberg

*Saksnummer 201708891–218*

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

Partiet de kristne/Brødrene Freberg mener bro det beste alternativet, både med tanke på effektivitet og sikkerhet. Det vises blant annet til fylkesberedskapsjefens innlegg i Tønsbergs blad 18. januar, samt utfordringer med springflo i Nedre Langgate, Kjellekrysset og riksvei 311 på Kilen. Innsender peker videre på effektivitet, og at næringsvirksomhet på Nøtterøy har behov for effektiv trafikkavvikling til og fra øyene. Innsender referer til sin egen erfaring med å flytte fra Nøtterøy og nærmere E18.

Innsender sier videre at det i prosessen ikke vært mye omtale av turistene som skal til Tjøme, og at innbyggertallet på Tjøme øker betraktelig i sommerferien. Innsender mener at denne trafikken ikke bør kjøre gjennom Kjellekrysset. Det foreslås også at Frodeåstunnelen burde gått rett fram, med avstikker til Kilen, og inn i Sandeåsen for så å kommet ut på Gauterød. Dagens trafikkaos på Kilen 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.

Innsender har merket seg at mange uttaler seg som om kanalbro blir stengt, men påpeker at dette ikke stemmer. Beredskapsstatene vil fortsatt kunne benytte Kanalbrua, samt gangbrua.

Innsender sier videre at store fartøy ikke lengre har behov for å anløpe Tønsberg by da alt av næringsvirksomhet er i dag fortrent av leilighetskomplekser som stenger store fartøy fra å legge til. Kaldnes nevnes som unntak, men etter det innsender har fått vite vil leiekontrakten til drivende selskap går ut i 2021 og ikke bli fornyet.

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakka tar til orientering merknaden fra Partiet de kristne/Brødrene Frebergs om blant annet behov for en sikker og effektiv fastlandsforbindelse, og at alternativ 11500 hengebru foretrekkes. Agility Subsea Fabrication som i dag er leietaker på Kaldnes har leiekontrakt ut 2024. Det vises ellers til Agility Subsea Fabrications egen uttalelse. Det er riktig at Kanalbrua fortsatt vil være åpen for trafikk, men at 2 felt forbeholdes sambruksfelt eller kollektivfelt. Vi viser videre til Tema 4: Samfunnssikkerhet og beredskap og Tema 5: Trafikk innledningsvis. Øvrige innspill tas til orientering.

### 3.5.2 Miljøpartiet de grønne Færder

*Saksnummer 201708891–363*

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

Miljøpartiet de grønne Færder peker i sitt høringsinnspill på følgende:



- 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
- løsningene feilaktig fremstilles som et klimatiltak, og at det heller ikke er gjort rede for de enorme klimautslippene selve byggeprosessen vil representere
- de store inngrepene løsningene vil innebære i kulturlandskapet og bomiljøene på begge sider av fjorden
- store landbruksarealer går tapt
- 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
- de enorme kostnadene som på sikt også representerer en betydelig og utvilsom fare for alvorlige nedbetalingsproblemer når samferdselsløsningene blir mindre bilbaserte
- hverken bru eller senketunnel har til hensikt, eller vil medføre at persontransport flyttes over til kollektiv og følgelig heller ikke bidrar til redusert klimautslipp

Innsender reagerer også på at den svake satsingen på gange, sykkel og kollektiv i Bypakke Tønsberg sammenlignet med andre bypakker i landet.

Innsender ber om at løsning dobbel kanalbru og oppgradering av Ringveien med bedre framføring mot Frodeåstunnelen utredes videre for gjennomføring.

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Miljøpartiet de grønne Færder peker på tema som berører klimagassutslipp, miljøvennlig transport, dyrket mark, fremtidens transportløsninger, samt at det bes om at parallell bru over kanalen må utredes. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 6: Miljøtema
- Tema 8: Kostnader og finansiering
- Tema 11: Fremtidens transportløsninger

Øvrige innspill tas til orientering. Det vises også den videre politiske behandlingen av denne saken hos partene Færder kommune, Tønsberg kommune og Vestfold fylkeskommune.

### **3.5.3 Færder Venstre**

*Saksnummer 201708891-369*

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

Færder Venstre foretrekker Jarlsberg-alternativet fremfor Korten-alternativet. Partiet legger til at de imidlertid primært ønsker Færder Venstre at det som nå har fremkommet av usikkerheter og høye kostnader fører til at man vil innhente ytterligere

sammenligningsgrunnlag, og peker på en undersjøisk tunnel under Vestfjorden som et mulig alternativ. De mener dette er en rimeligere løsning som vil spare matjord, fange opp en bedre trafikk-løsning mot Brunstad og Stokke, samt redusere behovet for tunnel fra Teie under skogen til Kaldnes, som vil være både kostbar og kreve riving av flere hus.

Det uttrykkes ønske om at 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. Færder Venstre setter sin 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.

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakke Tønsberg-regionen tar til orientering fra merknaden fra Færder venstre om at de foretrekker alternativ 11500 hengebru fremfor alternativ 16730 undersjøisk tunnel. Videre ønsker Færder Venstre Vestfjordforbindelsen utredet, samt at det ønskes bedre faglig analyse av trafikk-tellinger. Dette er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel «Oppsummering ...». Vi viser spesielt til vår omtale av Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger, Tema 5: Trafikk, samt Tema 8: Kostnader og finansiering hvor blant annet signaler fra Samferdselsdepartementet er omtalt. Øvrige innspill tas til orientering. Det vises også til den videre politiske behandlingen av denne saken hos partene Færder kommune, Tønsberg kommune og Vestfold fylkeskommune.

### **3.5.4 Re Venstre, Færder Venstre og Tønsberg Venstre**

*Saksnummer 201708891-412*

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

Re Venstre, Færder Venstre og Tønsberg Venstre har følgende innspill:

- 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
- Foretrekker bru 11500 fremfor senketunnel 16730

Videre sier innsender at det er viktig å se de to gjenstående mulighetene for fastlandsforbindelse opp mot historikken da bekymret for at ingen av løsningene svarer på det opprinnelige oppdraget i KUVén eller er fremtidsrettet nok. Innsender mener fastlandsforbindelse-prosjektet i bypakke Tønsbergregionen har vokst seg stort, både i økonomisk og fysisk omfang. Det pekes spesielt på inngrepet en veg under Teieskogen gir.

Videre pekes det på nasjonale mål om reduksjon i klimagassutslipp og mål om at vekst i transport skal taes med gange-, sykkel-, og kollektiv, og det stilles spørsmål ved om noen av disse løsningene bidrar til dette.

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.

### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakke Tønsberg-regionene tar til orientering den samlede merknaden fra Re Venstre, Færder Venstre og Vestfold Venstre som blant annet peker på tema som klimagassutslipp, miljøvennlig transport, måloppnåelse, og viktigheten av å ikke ødelegge for en byvekstavgift. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema».

Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 6: Miljøtema
- Tema 8: Kostnader og finansiering
- Tema 9: Lokale og regionale virkninger
- Tema 10: Jernbane
- Tema 11: Fremtidens transportløsninger

Øvrige innspill tas til orientering. Det vises også den videre politiske behandlingen av denne saken hos partene Færder kommune, Tønsberg kommune og Vestfold fylkeskommune.

### **3.5.5 Miljøpartiet de grønne Vestfold**

*Saksnummer 201708891-378*

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

Miljøpartiet de grønne Vestfold peker i innspillet på det de mener er en alvorlig feil/mangel i fremstillingen av de foreslåtte alternativene til fastlandsforbindelse. Det vises til at det i hovedrapporten (s. 55) står at det i anleggs-, drifts- og vedlikeholdsfasen av fastlandsforbindelsen er beregnet global luftforurensning på henholdsvis 43 000 og 30 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter fra alternativ 11 500 og 16 730. 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. Innspillet peker videre på at dette er problematisk da det i beregningene tas høyde for en «...videre utvikling av effektiviteten i bilene som gir lavere utslipp over tid» (side 26 i hovedrapporten), og at 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. Det pekes på at det ikke fremgår 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.

Innsender vil som politiker og innbygger være sikker på om resultatet vil gi økte eller reduserte globale klimautslipp. 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.

#### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Det er verktøyet EFFEKT som er benyttet til å beregne endring av CO<sub>2</sub>-utslipp som følge av tiltak i transportsystemet, fordelt på byggefasen og bruksfasen. Bruksfasen er da de 40 årene som analyseperioden varer. Gjeldene EFFEKT-versjon har inne en «gammeldags» kjøretøypark (bensin og diesel fordelt på lette, tunge, og vogntog), men med en forutsetning om prosentvis årlig reduksjon i gjennomsnittlig drivstofforbruk på disse kjøretøytypene. Dette gjelder både for referansealternativet og de to alternativene for ny fastlandsforbindelse, og altså ikke bare for de to alternativene for fastlandsforbindelse slik det fremgår av innspillet. Den aktuelle beregningen gir reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslipp i analyseperioden. Denne reduksjonen er knyttet til at de 15 årene med bompenger, noe som gir en reduksjon i trafikk ift. referansealternativet som er uten bompenger.

Dersom en hadde gjort beregningen uten denne forutsetningen, eller forutsatt at det samme bompengeregimet ville være til stede uavhengig av tiltaket, ville prosjektet som nevnt i rapporten gi netto økning i CO<sub>2</sub>-utslipp.

Det vises ellers til parallelt planarbeid på gange, sykkel og kollektivtransport, som vil peke på flere tiltak som er viktige for at pakken skal nå mål om mer miljøvennlig reisemiddelfordeling.

### **3.5.6 Færder senterparti**

*Saksnummer 201708891-407*

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

Færder senterparti mener at ingen av de to alternativene som har vært på høring er gode, men alternativ med hengebro mellom Ramdal og Smørberg er å foretrekke, som det minst problematiske.

Færder senterparti peker på blant annet på følgende i sin uttalelse:

- Høye kostnader og usikkerhet knyttet til kostnadsanslag
- Usikkerhet knyttet til finansiering, blant annet bomplassering, nedbetalingstid, og rentenivå.
- Miljøutfordringer, spesielt for senketunnelløsningen
- Anleggsperioden; anleggstekniske utfordringer, hvordan nærmiljøet bli berørt, samt massedeponi og forurensede masser
- Avvikling i Kjelle-krysset med senketunnelløsningen, spesielt i rush
- Bruk av årsdøgnstrafikk som dimensjonerende for veisystemet, når de største trafikkplagene fås imidlertid i morgen- og ettermiddagsrush, helgerush- og i ferietrafikken.
- Tverrforbindelsen på Nøtterøy er belastende for boligområdet Bekkeveien – Grindløkka, samt Eikeveien. Tverrforbindelsen er ikke konsekvensutredet med tanke på trafikk og kostnader.
- 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.

Færder senterparti mener videre at det er øyboerne som 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 Frodeåstunnelen. Færder senterparti mener øyene med sine ca. 30.000 innbyggere har behov for en fremtidsrettet og effektiv veiforbindelse til E18, og at dette behovet behov for en veiforbindelse til E18 har aldri vært entydig definert i mandatet, verken i Konseptvalgutredningen (KVU-en) eller i Bypakka.

Videre ønsker Færder senterparti Vestfjordforbindelsen utredet da 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 tilfredsstillende 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. Det pekes videre på en rekke fordeler ved Vestfjordforbindelsen.

### **Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:**

Bypakke Tønsberg-regionene tar til orientering merknaden fra Færder senterparti på temaer som kostnader og usikkerhet, finansiering, anleggsgjennomføring og anleggsperiode, dyrket mark, samt tverrforbindelse på Nøtterøy. Færder senterparti ønsker også Vestfjordforbindelsen og Ringvei Øst utredet. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel «Oppsummering ...». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 3: Lokalmiljø
- Tema 5: Trafikk

- Tema 6: Miljøtema
- Tema 7: Tekniske forhold
- Tema 8: Kostnader og finansiering
- Tema 9: Lokale og regionale virkninger

Det vises også den videre politiske behandlingen av denne saken hos partene Færder kommune, Tønsberg kommune og Vestfold fylkeskommune.

FORLEØP/IC

## 3.6 Privatpersoner

### 3.6.1 Fritz Rye–Andersen

*Saksnummer 201708891-3*

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

Mener det er best å satse på bru. Billigere å drifte, lettere å se at noe er på gang over tid. Viser til problemer med ekstrem høyvann, og synes senketunnel føles uttrykt når det hele tiden varsles om enda høyere vannstand. Viser også til at drift av tunnel er dyrere. Har erfaring med brygger i saltvann. Mener også at planen for bru er mer riktig i forhold til E18, uavhengig av om du skal nordover eller sydover.

#### **Bypakke Tønsberg–regionens kommentar:**

Drift av senketunnel er noe dyrere enn hengebru. Driftskostnadene er ett av mange tema som inngår i vurderingene frem mot endelig anbefaling.

Byggeteknisk forskrift (TEK 10) med sikkerhetsklasse 3 med klimapåslag er lagt til grunn for dimensjoneringen av senketunnelen.

### 3.6.2 Peri Folke Knutsen

*Saksnummer 201708891-5, 201708891- 172*

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

Nr 1: Støtter Vestfjordforbindelsen, dernest Ramberg–Smørberg. Forutsetter 4–felts tilslutningsvei til E18. Er billigste løsning av de to, samt raskeste vei forbi Tønsberg til E18. Viser til at Kaldnes–Korten er dyr, og utenfor rammene satt av departementet. Teknisk vanskelig å bygge, samt kan medføre fortsatt kødannelse på Kjelle og i selve undervannstunnelen.

Nr 2: Ønsker ikke en bygate H6 med maks fartsgrense 60 km/t. Vil ha motorvei H7 fra Borgheim til Ramsum på 3–4 minutter. Vil ikke betale dobbelt så mye som det er antydnet med veier som bare Tønsberg har interesse av.

#### **Bypakke Tønsberg–regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, trafikk og kostnader og finansiering. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg–regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk
- Tema 8: Kostnader og finansiering

### 3.6.3 Vigdis Norveel Knutsen

Saksnummer 201708891-6

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

Støtter Vestfjordforbindelsen, dernest Ramberg–Smørberg. Forutsetter 4-felts tilslutningsvei til E18. Er billigste løsning av de to, samt raskeste vei forbi Tønsberg til E18. Viser til at Kaldnes–Korten er dyr, og utenfor rammene satt av departementet. Teknisk vanskelig å bygge, samt kan medføre fortsatt kødannelse på Kjelle og i selve undervannstunnelen.

#### **Bypakke Tønsberg–regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, trafikk og kostnader og finansiering. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg–regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk
- Tema 8: Kostnader og finansiering

### 3.6.4 Freddy Rasch–Olsen

Saksnummer 201708891-7

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

Tunnel til Korten avlaster Kanalbru trafikken best. Majoriteten av syklende skal til Tønsberg, og svært få vil derfor ha behov for å sykle via Smørberg. Hengebru til Smørberg blir for lav. Bruløsning er feil geografisk hvis målet er å begrense biltrafikken. Bru gir også alt for store inngrep i naturen, som per i dag er LNF-definert område. Den økonomiske forskjellen på de to løsningene er ikke et argument, da begge skal bompengefinansieres. Kostnadene vil derfor inngå som en del av folks daglige kostnader i så lang tid at den blir akseptert som "levkostnad".

#### **Bypakke Tønsberg–regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Både senketunnelen og hengebrua avlaster det eksisterende veinettet i Tønsberg og på Teie og gjør det mulig å prioritere miljøvennlig transport. Senketunnelen avlaster Kanalbrua og sentrumsområdene i bypakka mest og gir bedre vilkår for gående og syklende. En hengebru åpner for mulighet til å gå og sykle til Tønsberg for de som bor på Vear. Begge hensyn er viktige og må inn i avveilingen frem mot endelig anbefaling.

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

- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 6: Miljøtema



### 3.6.5 Egil Koch

*Saksnummer 201708891-8*

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

Billigste løsning må velges, dvs bru mellom Ramberg og Smørberg. Viser til at Kaldnes-Korten er dyr, og utenfor rammene satt av departementet. Teknisk vanskelig å bygge, samt kan medføre fortsatt kødannelse på Kjelle og i selve undervannstunnelen. Må bygges 4-felts tilslutningsvei til E18.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, trafikk og kostnader og finansiering. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk
- Tema 8: Kostnader og finansiering

### 3.6.6 Renate Hirgum

*Saksnummer 201708891-9*

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

Rimeligste alternativ bør prioriteres. Raskere vei til E18, men økonomisk argument mest tungtveiende.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.7 Anne Mitsem Borgersen

*Saksnummer 201708891-10*

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

Begge alternative er dyre. Billigste alternativ må velges, altså bru mellom Ramberg og Smørberg. Løsning Kaldnes-Korten er svært dyr og utenfor de rammer departementet har satt. Krevende å bygge. Vanskelig å se hvordan denne løsningen skal hindre køer på Kjelle, som igjen vil føre til køer i tunnelen. Det må bygges en 4-felts tilslutning i sammenheng med denne løsningen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående trafikk og kostnader og finansiering. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 5: Trafikk
- Tema 8: Kostnader og finansiering

### 3.6.8 Bjørn Borgersen

*Saksnummer 201708891-11*

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

Begge alternative er dyre. Billigste alternativ må velges, altså bru mellom Ramberg og Smørberg. Løsning Kaldnes–Korten er svært dyr og utenfor de rammer departementet har satt. Krevende å bygge. Vanskelig å se hvordan denne løsningen skal hindre køer på Kjelle, som igjen vil føre til køer i tunnelen. Det må bygge en 4-felts tilslutning i sammenheng med denne løsningen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående trafikk og kostnader og finansiering. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 5: Trafikk
- Tema 8: Kostnader og finansiering

### 3.6.9 Else Berit Oserød

*Saksnummer 201708891-12*

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

Ønsker ikke å bli sittende fast i kø i tunnel for å ende opp i en trafikkmaskin som ved Kaldnes–Korten. Valget må bli Ramberg–Smørberg

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående trafikk og kostnader og finansiering. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 5: Trafikk
- Tema 8: Kostnader og finansiering

### 3.6.10 Roar Heggelund

*Saksnummer 201708891-13, 201708891 – 87, 201708891– 190*

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

Nr 1: Støtter Vestfjordforbindelsen, dernest Ramberg–Smørberg. Forutsetter 4-felts tilslutningsvei til E18. Er billigste løsning av de to, samt raskeste vei forbi Tønsberg til E18.

Viser til at Kaldnes–Korten er dyr, og utenfor rammene satt av departementet. Teknisk vanskelig å bygge, samt kan medføre fortsatt kødannelse på Kjelle og i selve undervannstunnelen.

Nr 2: Støtter Vestfjordbindelsen. Uttrykker at begge de to påtenkte alternativene til fastlandsforbindelse ikke er til Færder kommunes begunstigeelse, men bru fra Ramberg er den nest beste løsningen.

Nr 3: Henviser til beredskapssjefen i Vestfold som sier «Jeg minner igjen om at det er Øyene som trenger en fastlandsforbindelse og ikke Tønsberg». Innsender er enig i dette, og vil ha Vestfjordforbindelsen utredet og bygd. Ønsker ikke bygate H6 vei. Vil videre ikke være med på å betale dobbelt så mye som det er antydnet med veier som bare Tønsberg har interesse av. Innsender henviser til folkeavstemning og meningsmåling på Nøtterøy og Tjøme som grunnlag for at befolkningen ønsker denne løsningen.

### **Bypakke Tønsberg–regionens kommentar:**

#### **3.6.11 Hege Tangstad**

*Saksnummer 201708891-14*

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

Støtter Vestfjordforbindelsen, dernest Ramberg–Smørberg. Forutsetter 4–felts tilslutningsvei til E18. Er billigste løsning av de to, samt raskeste vei forbi Tønsberg til E18. Viser til at Kaldnes–Korten er dyr, og utenfor rammene satt av departementet. Teknisk vanskelig å bygge, samt kan medføre fortsatt kødannelse på Kjelle og i selve undervannstunnelen.

#### **Bypakke Tønsberg–regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, trafikk og kostnader og finansiering. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg–regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk
- Tema 8: Kostnader og finansiering

#### **3.6.12 Trine M. Karlsen**

*Saksnummer 201708891-15*

Støtter Vestfjordforbindelsen, dernest Ramberg–Smørberg. Forutsetter 4–felts tilslutningsvei til E18. Er billigste løsning av de to, samt raskeste vei forbi Tønsberg til E18. Viser til at Kaldnes–Korten er dyr, og utenfor rammene satt av departementet. Teknisk vanskelig å bygge, samt kan medføre fortsatt kødannelse på Kjelle og i selve undervannstunnelen.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, trafikk og kostnader og finansiering. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk
- Tema 8: Kostnader og finansiering

### **3.6.13 Ole Petter Nyhagen**

*Saksnummer 201708891-16*

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

Støtter Vestfjordforbindelsen, dernest Ramberg–Smørberg. Forutsetter 4-felts tilslutningsvei til E18. Er billigste løsning av de to, samt raskeste vei forbi Tønsberg til E18. Viser til at Kaldnes–Korten er dyr, og utenfor rammene satt av departementet. Teknisk vanskelig å bygge, samt kan medføre fortsatt kødannelse på Kjelle og i selve undervannstunnelen.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, trafikk og kostnader og finansiering. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk
- Tema 8: Kostnader og finansiering

### **3.6.14 Alma Elise Myhre**

*Saksnummer 201708891-17, 201708891-211*

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

Nr 1: Støtter Vestfjordforbindelsen, dernest Ramberg–Smørberg. Forutsetter 4-felts tilslutningsvei til E18. Er billigste løsning av de to, samt raskeste vei forbi Tønsberg til E18. Viser til at Kaldnes–Korten er dyr, og utenfor rammene satt av departementet. Teknisk vanskelig å bygge, samt kan medføre fortsatt kødannelse på Kjelle og i selve undervannstunnelen.

Nr: 2 Henviser til beredskapssjefen i Vestfold som sier «Jeg minner igjen om at det er Øyene som trenger en fastlandsforbindelse og ikke Tønsberg». Innsender er enig i dette, og vil ha Vestfjordforbindelsen utredet og bygd. Ønsker ikke bygate H6 vei. Vil videre ikke være med på å betale dobbelt så mye som det er antydnet med veier som bare Tønsberg har interesse av. Innsender henviser til folkeavstemning og meningsmåling på Nøtterøy og Tjøme som grunnlag for at befolkningen ønsker denne løsningen.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk
- Tema 8: Kostnader og finansiering

### 3.6.15 Helge Brun

*Saksnummer 201708891-18*

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

Støtter Vestfjordforbindelsen, dernest Ramberg–Smørberg. Forutsetter 4-felts tilslutningsvei til E18. Er billigste løsning av de to, samt raskeste vei forbi Tønsberg til E18. Viser til at Kaldnes–Korten er dyr, og utenfor rammene satt av departementet. Teknisk vanskelig å bygge, samt kan medføre fortsatt kødannelse på Kjelle og i selve undervannstunnelen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk
- Tema 8: Kostnader og finansiering

### 3.6.16 Arne Grimsø

*Saksnummer 201708891-19*

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

Støtter Ramberg - Smørberg. Vil tjene brukerne på øyene bedre enn Kanalen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.17 Hanne Hagen

*Saksnummer 201708891-20*

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

Støtter Vestfjordforbindelsen, dernest Ramberg–Smørberg. Forutsetter 4-felts tilslutningsvei til E18. Er billigste løsning av de to, samt raskeste vei forbi Tønsberg til E18. Viser til at

Kaldnes–Korten er dyr, og utenfor rammene satt av departementet. Teknisk vanskelig å bygge, samt kan medføre fortsatt kødannelse på Kjelle og i selve undervannstunnelen.

#### **Bypakke Tønsberg–regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, trafikk og kostnader og finansiering. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg–regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk
- Tema 8: Kostnader og finansiering

### 3.6.18 Kari W. Borge

*Saksnummer 201708891-21*

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

Støtter Vestfjordforbindelsen, dernest Ramberg–Smørberg. Forutsetter 4–felts tilslutningsvei til E18. Er billigste løsning av de to, samt raskeste vei forbi Tønsberg til E18. Viser til at Kaldnes–Korten er dyr, og utenfor rammene satt av departementet. Teknisk vanskelig å bygge, samt kan medføre fortsatt kødannelse på Kjelle og i selve undervannstunnelen.

#### **Bypakke Tønsberg–regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, trafikk og kostnader og finansiering. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg–regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk
- Tema 8: Kostnader og finansiering

### 3.6.19 Ola Gøthesen

*Saksnummer 201708891-22*

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

Altfor mye negativt, trafikkmessig, økonomisk og konstruksjonsmessig knyttet til forbindelsen Kaldnes–Korten. Forholdene bør legges til rette for at Ringveien gjennom Frodeåstunnelen tas mer i bruk som alternativ for trafikk øst–vest gjennom Nedre Langgate. Støtter Alternativ 1, Smørberg–Ramberg.

#### **Bypakke Tønsberg–regionens kommentar:**

Beregninger viser at den trafikale situasjonen nord og øst for Tønsberg sentrum i liten grad påvirkes av ny fastlandsforbindelse i vest. Årsdøgntrafikken i Frodeåstunnelen blir omtrent som i dag for begge alternativene. Nedre Langgate stenges for gjennomkjøring for bil. Dette gjelder begge alternativer.

### 3.6.20 Stig Ask

*Saksnummer 201708891-23*

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

Støtter Vestfjordforbindelsen, dernest Ramberg–Smørberg. Forutsetter 4-felts tilslutningsvei til E18. Er billigste løsning av de to, samt raskeste vei forbi Tønsberg til E18. Viser til at Kaldnes–Korten er dyr, og utenfor rammene satt av departementet. Teknisk vanskelig å bygge, samt kan medføre fortsatt kødannelse på Kjelle og i selve undervannstunnelen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, trafikk og kostnader og finansiering. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk
- Tema 8: Kostnader og finansiering

### 3.6.21 Vivian Bugge Sande

*201708891-24, 201708891-251*

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

Nr 1: Støtter Vestfjordforbindelsen, dernest Ramberg–Smørberg. Forutsetter 4-felts tilslutningsvei til E18. Er billigste løsning av de to, samt raskeste vei forbi Tønsberg til E18. Viser til at Kaldnes–Korten er dyr, og utenfor rammene satt av departementet. Teknisk vanskelig å bygge, samt kan medføre fortsatt kødannelse på Kjelle og i selve undervannstunnelen.

Nr 2: Det er vi som beboere på øyene som trenger en ny fastlandsforbindelse. Den må bygges over Vestfjorden, Hella / Stokke.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, trafikk og kostnader og finansiering. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk
- Tema 8: Kostnader og finansiering

### 3.6.22 Svein Roar Lie

*Saksnummer 201708891-25*

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

Støtter Vestfjordforbindelsen, dernest Ramberg–Smørberg. Forutsetter 4-felts tilslutningsvei til E18. Er billigste løsning av de to, samt raskeste vei forbi Tønsberg til E18. Viser til at Kaldnes–Korten er dyr, og utenfor rammene satt av departementet. Teknisk vanskelig å bygge, samt kan medføre fortsatt kødannelse på Kjelle og i selve undervannstunnelen.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, trafikk og kostnader og finansiering. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk
- Tema 8: Kostnader og finansiering

### **3.6.23 Carsten Olav Connolly**

*Saksnummer 201708891-26*

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

Støtter Vestfjordforbindelsen, dernest Ramberg–Smørberg. Forutsetter 4-felts tilslutningsvei til E18. Er billigste løsning av de to, samt raskeste vei forbi Tønsberg til E18. Viser til at Kaldnes–Korten er dyr, og utenfor rammene satt av departementet. Teknisk vanskelig å bygge, samt kan medføre fortsatt kødannelse på Kjelle og i selve undervannstunnelen.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, trafikk og kostnader og finansiering. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk
- Tema 8: Kostnader og finansiering

### **3.6.24 Magnus Eriksen**

*Saksnummer 201708891-27*

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

Støtter bru ved Smørberg. Mener øyfolket er overkjørt. Mener bru er det billigste og beste alternativet. Ønsker å komme seg raskest mulig ut på E18. Tunnel er kun for de som bor og jobber i Tønsberg.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående lokal og regional utvikling. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har



derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 9: Lokal og regional utvikling

### 3.6.25 Bente Fekjær

*Saksnummer 201708891-28, 201708891-204*

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

Nr 1: Støtter Vestfjordforbindelsen, dernest Ramberg–Smørberg. Forutsetter 4-felts tilslutningsvei til E18. Er billigste løsning av de to, samt raskeste vei forbi Tønsberg til E18. Viser til at Kaldnes–Korten er dyr, og utenfor rammene satt av departementet. Teknisk vanskelig å bygge, samt kan medføre fortsatt kødannelse på Kjelle og i selve undervannstunnelen.

Nr 2: Henviser til beredskapssjefen i Vestfold som sier «Jeg minner igjen om at det er Øyene som trenger en fastlandsforbindelse og ikke Tønsberg». Innsender er enig i dette, og vil ha Vestfjordforbindelsen utredet og bygd. Ønsker ikke bygate H6 vei. Vil videre ikke være med på å betale dobbelt så mye som det er antydnet med veier som bare Tønsberg har interesse av. Innsender henviser til folkeavstemning og meningsmåling på Nøtterøy og Tjøme som grunnlag for at befolkningen ønsker denne løsningen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, trafikk og kostnader og finansiering. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk
- Tema 8: Kostnader og finansiering

### 3.6.26 Sverre Brydøy

*Saksnummer 201708891-29*

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

Tunnel korteste vei for alle som skal til Tønsberg Vest med Statens Park, Helfo, ny legevakt, jernbanen mm. Tunnel korteste vei for de som skal fra Nøtterøy til Barkåker eller nordover på E18. Dette gir høyere trafikkgrunnlag. Tunnel gir rask veiforbindelse mellom Nøtterøy og Slagenområdet (ringveien). Tunnel vil avlaste Kanalbrua mer enn bru-alternativet. Bru til Smørberg er kun beste løsning for de som skal fra Nøtterøy til Semsbyen eller sydover på E18. Mindre trafikk over brua enn i tunnel. Bru vil resultere i økt trafikk på Semslinna mellom travbanen og Korten. Høyere investerings- og vedlikeholdskostnader oppveies av større nytteverdi.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Innspillene tas til orientering. Trafikkberegninger viser at hengebrualternativet vil gi redusert trafikk på Semslinna mellom travbanen og Korten.

### 3.6.27 Arne Bergan

*Saksnummer 201708891-30*

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

Støtter Vestfjordforbindelsen, dernest Ramberg–Smørberg. Forutsetter 4-felts tilslutningsvei til E18. Er billigste løsning av de to, samt raskeste vei forbi Tønsberg til E18. Viser til at Kaldnes–Korten er dyr, og utenfor rammene satt av departementet. Teknisk vanskelig å bygge, samt kan medføre fortsatt kødannelse på Kjelle og i selve undervannstunnelen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, trafikk og kostnader og finansiering. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk
- Tema 8: Kostnader og finansiering

### 3.6.28 Ole-Jacob Sørensen

*Saksnummer 201708891-31*

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

Støtter bru.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.29 Lkg. Gram@gmail.com

*Saksnummer 201708891-33*

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

Ønsker bru mellom Ramberg og Smørberg. Bor på Torød.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.30 Hans Tankred Nilsen

*Saksnummer 201708891-34*

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

Mener Vestfjorden er beste alternativ for mesteparten av øyfolket. Kanalbrua er ikke flaskehalsen, det er rundkjøringen ved Kanalen og "Mammut"-krysset som er flaskehalsen. Hvis dette løses, vil brua ta godt unna trafikken.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger

Det anbefales at to felt på Kanalbrua skal bli kollektiv- eller sambruksfelt. Dette for å sikre god fremkommelighet for buss inn og ut av byen. Begge alternativene som ligger på høring avlaster Kanalbrua for trafikk og muliggjør en prioritering av buss og samkjøring.

### 3.6.31 Elisabeth Gundersen

*Saksnummer 201708891-36*

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

Ønsker veiforbindelse med lik rett til arbeidsmarkedet og skoletilbud i Vestfold. Urettferdig at innbyggerne får større økonomisk belastning, kan medføre at færre unge vil etablere seg på øyene.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.32 Morten Gundersen

*Saksnummer 201708891-37*

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

Protestester mot veiforbindelse. Ønsker veiforbindelse med lik rett til arbeidsmarkedet og skoletilbud i Vestfold. Urettferdig at innbyggerne får større økonomisk belastning, kan medføre at færre unge vil etablere seg på øyene.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.33 Jan Carlstedt

*Saksnummer 201708891-38*

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

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

### 3.6.34 Marcel Saltnes

*Saksnummer 201708891-41*

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

Støtter Smørberg/Ramberg. Mener tunnel Kaldnes/Korten er lite fremtidsrettet i fht trafikkavvikling på Kjelle, kommende jernbaneløsning og dyrt. Støtter for øvrig Vestfjordforbindelsen som ble valgt bort.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, trafikk og jernbane. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk
- Tema 10: Jernbane

### 3.6.35 Geir Jegstad

*Saksnummer 201708891-42*

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

Forslår korridor 1 med sikt på utbygging av korteste vei til E18. Innsender vurderer dette til rett strekning fra rundkjøring Jarlsberg Travbane til fylkesvei 35/Jarlsberggata ved liten bakke mot Ås fra rett øst-vest strekning fra Jarlsberg kirke. Innsender er klar over at det er dyrket mark og Aulielva, men spør om tunnel eller bru vil være mulig. Han har målt dette til å være ca. 1,7 km helt til innkjøringsrampe E18 ved Ås (ca. 3,3 km om Sem) Stiller også spørsmål om hvorfor dette ikke er med i det fremlagte forslaget, da dette på lang sikt bør være mest samfunnsøkonomisk og gi kortest vei til E18. Henviser til innlegg på Facebook.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

### 3.6.36 Britt Amundsen

*Saksnummer 201708891-43*

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

Tilhenger av Vestfjordforbindelsen. Foretrekker bru av de to gjenstående alternativene.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger

### 3.6.37 Mari Anne Mæle

*Saksnummer 201708891-44*

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

Alternativ med tunnel til Korten avlaster best Kanalbru trafikk. Har fem argument for dette: Majoriteten av syklende skal til Tønsberg, og vil benytte Kanalbrua. Hengebru til Smørberg blir for lav, og for all fremtidig. Svært få har behov for å sykle via Smørberg. Innsender mener bruløsning er feil retning geografisk og gir alt for store inngrep i naturen. Peker også på at bompengefinansieringen vil inngå som en del av folks daglige kostnader i så lang tid at den blir "akseptert som levekostnad", og er derfor ikke noe argument.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 5: Trafikk

### 3.6.38 Unni Hesby Johnsen

*Saksnummer 201708891-45*

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

Tunnel vil avlaste trafikken i Tønsberg sentrum på en best mulig måte.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.39 Paul Mathiesen

*Saksnummer 201708891-46*

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

Støtter Vestfjordforbindelsen. Mener denne bør bygges i tunnel fra Skjærnes til E18. For øvrig støtter innsender bru fra Ramberg til Vear.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger

### 3.6.40 Kaare Omtvedt

*Saksnummer 201708891-47, 201708891-100*

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

Nr 1: Advarer mot tunnelløsning da det kan medføre en kostnad som ikke lett kan kalkuleres på forhånd, i motsetning til bru som ligger i dagen. Henviser blant annet til problemene med Oslofjordtunnelen, med stenging på grunn av kollisjoner, brann, røykdannelser, forurensning o.l. Innsender peker også på at bunnforholdene er vanskelige i området, og fremtidig senkning kan skje. Viser også til SVVs svar på Fylkesmannens høringsinnspill, og mener at SVV har gjort seg en mening om at tunnel er best.

Nr 2:

Advarer på nytt mot tunnel. Oppfattes å mene at Norske entreprenører har alt for liten erfaring til å lage en slik tunnel.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Konsekvensutredningen peker som innsender på at det er større usikkerheter knyttet til bygging av senketunnel enn hengebru, samt at risiko for stenging er større for senketunnelen enn for hengebrua.

Statens vegvesen er faginstans i Bypakke Tønsberg-regionen. Det er partene i bypakka, Vestfold fylkeskommune og Færder kommune som skal ta stilling til endelig valg av fastlandsforbindelse, både administrativt og politisk.

### 3.6.41 Tor Agnar Carlstedt

*Saksnummer 201708891-48*

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

Støtter Vestfjordforbindelsen, dernest Ramberg–Smørberg. Forutsetter 4-felts tilslutningsvei til E18. Er billigste løsning av de to, samt raskeste vei forbi Tønsberg til E18. Viser til at Kaldnes–Korten er dyr, og utenfor rammene satt av departementet. Teknisk vanskelig å bygge, samt kan medføre fortsatt kødannelse på Kjelle og i selve undervannstunnelen.

### **Bypakke Tønsberg–regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, trafikk og kostnader og finansiering. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg–regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk
- Tema 8: Kostnader og finansiering

### **3.6.42 Jens Egeberg**

*Saksnummer 201708891-49*

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

Mener tunnel gir best effekt, og antar at denne løsningen vil avlaste Kanalbrua best. Mye mer aktuelt å bruke for folk som har Tønsberg som mål. Uttrykker bekymring for at bru kun vil bli benyttet av de som skal direkte til E18. Understreker at han er bekymret for bruk av dyrket mark i begge alternativene.

### **Bypakke Tønsberg–regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående miljøtema. Dette innspillet er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg–regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 6: Miljøtema

### **3.6.43 Harald Nansdal**

*Saksnummer 201708891-50*

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

Ønsker Vestfjordforbindelsen, deretter hengebru over Ramberg–Smørberg.

### **Bypakke Tønsberg–regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger. Dette innspillet er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg–regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger

### 3.6.44 Hallstein Jacobsen

*Saksnummer 201708891-51*

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

Ønsker Vestfjordforbindelsen, deretter hengebru over Ramberg–Smørberg.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger

### 3.6.45 Knut Arne Christiansen

*Saksnummer 201708891-52*

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

Finner det underlig at man har valgt bort alternative løsninger som går vestover fra øyene mot fastlandet. Viser til at begge de foreslåtte alternativene legger beslag på mye matjord. Mener at gående og syklende ikke trenger disse veiløsningene for å kunne ferdes effektivt til og fra øyene, og kan ikke se at de fremlagte løsningene gir et forbedret helhetlig transportsystem for Tønsberg-regionen. Stiller spørsmål om hvem som har kvalitetssikret beregningene av kostnadene for disse alternativene.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 6: Miljøtema
- Tema 8: Kostnader og finansiering

### 3.6.46 Erik Gran

*Saksnummer 201708891-53*

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

Ønsker redusert trafikk gjennom Tønsberg by. Fremhever viktigheten av reduksjon av gjennomgangstrafikken. Viser til at nesten 5000 mennesker fra Nøtterøy og Tjøme har sitt daglige arbeid i Tønsberg, i tillegg til alle som tar toget derfra. Mener at tunnel vil være et godt alternativ for disse.



### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 5: trafikk

### **3.6.47 Kaldnes Media v/Tom Backe**

*Saksnummer 201708891-54*

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

Viktig å redusere trafikken på Kanalbrua. Mener at Ramberg-Smørberg ikke vil ha den effekten. Peker også på at fremkommelighet for privatbilister vil bli redusert når nytt veisystem er på plass. Kollektiv vil bli prioritert. Videre skal Nedre Langgate også bli bilfri, noe som vil øke presset på Stoltenbergsgaten. Innsender peker på at dette er argumenter tunnelmotstandere ikke tar innover seg, og at de tenker at man kan bruke den gamle brua som før. Mener at tunnelforbindelsen er den beste løsningen, både for trafikkavviklingen i Tønsberg sentrum og for avlastning av trafikken over Kanalbrua.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Det er riktig som innsender skriver at senketunnelen avlaster Kanalbrua mer for trafikk enn hengebrua. Innspillet tas til orientering. Vi viser ellers til innledende kapittel 5 Trafikk.

### **3.6.48 Steinar Gustavson**

*Saksnummer 201708891-55*

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

Mener det må bli bruløsning. Tunnel mot Kjelle vil bli alt for dyrt, og vil lage forsterkede problemer ved Kjelle. Mener det handler om de som ikke skal til Tønsberg, men videre ut på E18.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 5: Trafikk
- Tema 6: Miljøtema
- Tema 7: Tekniske forhold

### 3.6.49 Reidulf Steinsbakk

*Saksnummer 201708891-56*

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

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

### 3.6.50 Silje Helén Moen

*Saksnummer 201708891-57*

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

Bru mellom Ramberg og Smørberg er beste alternativet. Bør være firefelts løsning. Senketunnel gjør store inngrep i naturen og vil både kreve mer tid og mer penger enn bru. Bru vil være bedre for fastboende på øyene

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 5: Trafikk
- Tema 6: Miljøtema

### 3.6.51 Stein Rune Røkenes

*Saksnummer 201708891-58*

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

Mener tunnel er det klart beste alternativet i forhold til å avlaste trafikken over Kanalbrua i fremtiden, og for miljøforhold. Alternativet er avhengig av at trafikken ikke klumper seg sammen i rundkjøringene ved Statens park. Trafikken burde ledes i flere plan, som f.eks. Sinsenkrysset. Mener at trafikken fra tunnel Kaldnes – Korten burde kunne ledes videre i bru over trafikkmaskinen ved Statens Park og ut på sletta ved den nye Legevakten.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

### 3.6.52 Espen Bolme Pettersen

*Saksnummer 201708891-59*

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

Mener tunnel er den beste trafikkavlastningen for Tønsberg sentrum, Teie og Kanalbrua, samt best til å forhindre at folk må kjøre store omveier for å unngå kø ved Kanalbrua. Beste alternativet for fremtiden. Dessuten minst sjenanse for beboerne i Tønsberg og Færder med tanke på støy, bomiljø og fremtidig luftkvalitet. Peker på at en bru fra Ramberg til Smørberg ikke vil gi den ønskede effekten, og at denne kan generere mer trafikk som ikke eksisterer i dag. Flere husstander vil berøres negativt med støy og forurensning om Ramberg–Smørberg velges enn om det legges om Kortet. Peker på at Rambergområdet isolert er en dal med mye husbebyggelse, som kan få ekstra mye plager som følge av det geografiske terrenget.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Innspillet tas til orientering. Vi viser ellers til innledende kapittel og Tema 3: Lokalmiljø og Tema 5: Trafikk.

### 3.6.53 Jarl Teig

*Saksnummer 201708891-60*

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

Anbefaler alternativ 11 500 som den løsningen øyboerne vil ha mest igjen for.

Det foreslås at høringsuttalelsene blir sortert minst to grupper 1) i uttalelser fra Færder kommune og 2) fra andre kommuner (evt. i 3 grupper: 1) i uttalelser fra Færder 2) fra Tønsberg kommune og 3) fra andre kommuner)

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

### 3.6.54 Ove Salvesen

*Saksnummer 201708891-62*

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

Negativ til fire felts vei da målsettingen er at all økning i trafikk skal gjøre gjennom kollektiv, sykkel og gange. Mener at kostnadene ved de fremlagte alternativene er alt for høy. Mener at det må foreligge et mer nøyaktig kostnadsbilde før prosjekt blir besluttet gjennomført, herunder inkludert hva det vil koste for brukerne. Videre stilles det spørsmålsteget om hvorvidt øybefolkningen som skal til Tønsberg sentrum vil bruke ny veiforbindelse fremfor Kanalbrua. Risikerer ny fastlandsforbindelse som er lite brukt og ikke forsvarer kostnadene. Stiller også spørsmål om hvordan man kan ta en beslutning før man vet hvor nytt jernbanespor blir liggende. Ut i fra dette faller innsender ned på at bru med ett felt i hver retning bør velges, forutsatt at det ikke havner i konflikt med nytt jernbanespor.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Innspillet tas til orientering. Kostnadene på kommunedelplannivå har en usikkerhet på p+/- 25%. I neste planfase, reguleringsplan vil usikkerheten reduseres til +/- 10 %. Trafikk-beregningene for de to alternativene viser at senketunnelen vil få en ÅDT på 18.000 i 2024 med bom men hengebrua vil få en ÅDT på 16.000. Vi viser ellers til innledende kapittel 5 Trafikk og 10 Jernbane.

### 3.6.55 Einar Aaraas

*Saksnummer: 201708891-63*

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

Mener at sikkerheten er godt nok ivaretatt gjennom Kaldnes gangbru, samt opplegg for flytebru ved Teie hovedgård, og at det derfor ikke er nødvendig med ny fastlandsforbindelse. Anser kødannelse som aksepterbare nå og i fremtiden, og spør om ikke **litt** kø kan være trafikkregulerende. Mener at dersom det skulle blitt noe alternativ burde dette vært parallellbru, synd at dette ble droppet. Ønsker dessuten tunnel under Teieskogen med forbindelse Kolberg og Smidsrødveien over Tandstad. Svar på fastsatte planprogram: Ønsker bru, billigst og penest. Spørsmål vedrørende forbindelsen fra Kolberg via Bekkeveien: Hva med økonomisk kompensasjon dersom ulempene for eiendommene er så store at det i vesentlig grad påvirker eiendommens verdi? Ønsker effektiv støyskjerming samt planting av trær på nedsiden av den planlagte rondellen i krysset Smidsrødveien/Bekkeveien.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, trafikk og avklaringer i neste planfase. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk
- Tema 12: Avklaringer i neste planfase

### 3.6.56 Else Sofie Halvorsen

*Saksnummer 201708891-64, 201708891-67 og 201708891-177*

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

Anbefaler alternativ 16730, senketunnel fra Kaldnes Korten.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.57 Vidar Sølling

*Saksnummer 201708891-65*

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

Går inn for senketunnel da bor i Hogsnesåsen. Mener trafikken vil øke med bru over Vestfjorden.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser ellers til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø.

### 3.6.58 Pål Halvorsen

*Saksnummer 201708891-66, 201708891-179*

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

Anbefaler korridor 2. Alternativ 16730 senketunnel.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.59 Reidar Dahl Rasmussen

*Saksnummer 201708891-68*

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

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

### 3.6.60 Erlend Vaule

*Saksnummer 201708891-69*

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

Anbefaler korridor 2. Alternativ 16730 senketunnel. Dette ligger nærmest byen og den brua den skal avlaste.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.61 Lisbet Glærum

*Saksnummer 201708891-71*

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

Senketunnel vil avlaste gjennomgangstrafikken i Tønsberg bedre. Den vil gjøre det enklere å komme til togstasjonen, og tunnel vil eliminere usikkerheten omkring seilingshøyde i Vestfjorden. Dersom Bane Nor tvinger gjennom Nøtterøy-korridoren for ny, dobbeltsporet jernbane med seilingshøyde på 20/30 meter, vil vi sitte igjen med en bortkastet, kostbar henge/klaffebru med mulig akseptert seilingshøyde på 40 eller 55 meter.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående tekniske forhold og jernbane. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 7: Tekniske forhold
- Tema 10: Jernbane

### 3.6.62 Lars Fredrik Løvaas

*Saksnummer 201708891-72*

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

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

### 3.6.63 Anonym

*Saksnummer 201708891-73*

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

Argumenterer for tunnel med vekt på vi trenger sentrumsnær og fremtidsrettet fastlandsforbindelse. Viser også til at fremkomsten for privatbiler på Kanalbrua vil bli svært redusert når ny fastlandsforbindelse foreligger. Ønsker å være anonym da vedkommende ikke har helse til å argumentere mot motstanderne.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.64 Øyvind Kristiansen

*Saksnummer 201708891–75*

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

Ønsker Vestfjordforbindelsen utredet og bygd, med Motorvei H7 direkte til E18. Støtter ikke bompenger på veier bare Tønsberg har interesse av.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk

### 3.6.65 Kristi Scisly

*Saksnummer 201708891–76, 201708891–326*

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

Innsender sier at folk på øyene vil ha Vestfjordforbindelsen utredet og bygd. Er ikke interessert i bygatestandard, men vil ha motorvei direkte til E18. Ikke interessert i å betale dobbelt så mye som antydnet for noe bare Tønsberg har interesse av.

Innsender hevder at hyttefolket, som utgjør 50–60 000 mennesker og vellagene på Tjøme ikke er spurt til råds om hvilken fastlandsforbindelse de ønsker seg. Ønsker å ha raskest mulig forbindelse mellom Tjøme og E18 uten å måtte kjøre gjennom Tønsberg. Mener at hengebru er det suverent beste og mest fremtidsrettede alternativet, også av beredskapshensyn og for trafikkflyten.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, samfunnssikkerhet og beredskap og trafikk. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 4: Samfunnssikkerhet og beredskap
- Tema 5: Trafikk

Arbeidet med interkommunal kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse har fulgt ordinær saksgang og prosedyre slik den er beskrevet i plan og bygningsloven med varsling av oppstart, informasjonsmøter, åpne kontordager mm. Alt er annonsert i lokale medier og på nett.

### 3.6.66 Jørund Sørensen

*Saksnummer 201708891-77*

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

Støtter bru, da det etter innsenders oppfatning vil binde Østlandsregionen sammen. Peker på at en bru vil løse utfordringene med fylkesvei 303 Hogsnesbakken, Kjellekrysset vil ikke bli unødig belastet og ha kapasitet i fremtiden, og en firefelts vei fra Kjelle til Sem vil løse enda en flaskehals.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående trafikk. Dette innspillet er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 5: Trafikk

### 3.6.67 Kjell Vik

*Saksnummer 201708891-78*

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

Mener tunnel best oppfyller målene satt for prosjektet. Oppfattes å mene at en høyere byggekostnad ikke må være avgjørende i valg av fastlandsforbindelse.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Innspillet tas til orientering.

### 3.6.68 Kelvin Bass

*Saksnummer 201708891-79*

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

Ønsker Vestfjordforbindelsen utredet og bygd, med Motorvei H7 direkte til E18. Støtter ikke bompenger på veier bare Tønsberg har interesse av.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk



3.6.69 Geir Øyvind Einarsen

*Saksnummer 201708891-80, 201708891-81 og 201708891-210*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

3.6.70 Svein Edna

*Saksnummer 201708891-82*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

3.6.71 Åse Lundegaard

*Saksnummer 201708891-83*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Ønsker hengebru Ramberg – Smørberg.

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

3.6.72 Anne Solem

*Saksnummer 201708891-84*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Vil ha Vestfjordforbindelsen utredet og bygd.

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser ellers til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

### 3.6.73 Øyvind Sæther

*Saksnummer 201708891-88*

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

Ønsker Vestfjordforbindelsen utredet og bygd, med Motorvei H7 direkte til E18. Støtter ikke bompenger på veier bare Tønsberg har interesse av.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk

### 3.6.74 Hilde og Dag Sundin (2 innspill)

*Saksnummer 201708891-89 og 201708891-192*

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

Nr 1: Ønsker Vestfjordforbindelsen utredet og bygd, med Motorvei H7 direkte til E18. Støtter ikke bompenger på veier bare Tønsberg har interesse av.

Nr 2: Ønsker Vestfjordforbindelsen utredet og bygd. Mener tunnel eller bru blir for kostbart, og at oppsamlingsparkering på hver side av innkjøringen til Tønsberg er glemt i planforslaget. Ønsker ikke være med å betale dobbelt som mye som de som bor innenfor bomringen for å komme til og fra E18 og nedover mot Telemark. Stiller spørsmål om hvorfor de på øyene må betale for vei til de som har kjøpt og selger leiligheter på Kaldnes.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk

### 3.6.75 Bjørn Aril Næss

*Saksnummer 201708891-92*

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

Helårssyklist. Viser til at for syklist er det en fordel med mindre biltrafikk. Senketunnel gir størst avlastning for bykjernen ifølge Vegvesenet.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

3.6.76 Geir Jordahl

*Saksnummer 201708891-92*

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

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

3.6.77 Harald Halum

*Saksnummer 201708891-93*

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

Støtter senketunnel.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

3.6.78 Gerd Beate Zeiffert

*Saksnummer 201708891-94 og 201708891-95*

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

Uttrykker svært stor bekymring for Ilene dersom tunnel blir valgt, både under anleggsperioden og etterpå. Uttrykker også bekymring for Kjellekrysset dersom senketunnel blir løsningen. Nevner også faren for ulykker og terror og at Kjelle er et sårbart punkt. Opptatt av økonomi og bompenger. Argumenterer for at kollektivløsning på Kanalbrua vil løse en del problemer. Svært opptatt av bevaring av middelalderbyen Tønsberg. Tunnelen vil komme i land ved foten av Slottsfjellet, hvor det er mye historisk land. Stiller spørsmål ved om det er påkrevd med arkeologiske utgravinger her. Hvem vil betale for det? Understreker at Middelalderbyen og Ilene fuglereservat bør bevares mest mulig uforstyrret for fremtiden.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående samfunnssikkerhet og beredskap, trafikk og miljøtema. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 4: Samfunnssikkerhet og beredskap
- Tema 5: Trafikk
- Tema 6: Miljøtema

### 3.6.79 Finn Tore Knudsen

*Saksnummer 201708891-96*

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

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

### 3.6.80 Jan Kittelsen

*Saksnummer 201708891-98*

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

Bru gjør alt for store inngrep i eksisterende bymiljø i Munkerekka/Rambergåsen samtidig som det vil utgjøre en omvei for biltrafikk fra Nøtterøy til Tønsberg. Mener det har kommet innspill fra Kystverket om at seilingshøyde på 40 meter er for lav, og at det kreves en seilingshøyde på 55 meter.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Kystverket har gjennom sitt høringsinnspill akseptert 40 meters seilingshøyde.

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående lokalmiljø og tekniske forhold. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 3: Lokalmiljø
- Tema 7: Tekniske forhold

### 3.6.81 Bjørn Stian Lunden

*Saksnummer 201708891-99*

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

Ønsker tunnel da dette virker mest fornuftig mtp avløsning for trafikk i Tønsberg sentrum.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tar til orientering, det er riktig som innsender påpeker at senketunnelen avlaster Tønsberg sentrum mer for trafikk enn hengebrua.

### 3.6.82 Liv Sannum

*Saksnummer 201708891-101*

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

Støtter tunnel av hensyn til antatt kapasitet for trafikkavvikling og dessuten beredskapshensyn.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### **3.6.83 Arne Johan Evensen**

*Saksnummer 201708891-103*

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

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

### **3.6.84 Dag Hopen**

*Saksnummer 201708891-104*

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

- Mesteparten av trafikken skal mot Tønsberg (nord-syd), og da er det uhensiktsmessig å kjøre via Smørberg-Jarlsberg. Innsender antar at dersom bru blir alternativet vil de fleste fortsette å bruke Kanalbrua, som vil medføre fortsatt kø.
- Lokalisering av beredskapen tilsier at tunnel er raskest og sikreste alternativ for disse.
- Ny veiforbindelse tett på byen reduserer klimagasser i forhold til omvei om Smørberg-Ramberg.
- Ved bruk av alternativet Kaldnes-Korten vil man i større grad benytte tunnelen under Frodeåsen dersom man skal i retning mot nord-øst.
- Tunnel er dyrt, men har nytteverdi for fremtidige generasjoner som oppveier kostnadene
- Et eventuelt krav om fri seilingshøyde på 55 meter vil gjøre kostnadene relativt lik.
- Ikke behov for ny bru for syklende og gående. Kanalbrua og gangbrua tilfredsstiller behovene også for fremtiden. Bruker gangbrua daglig, er god plass. Pengene kan brukes til å få tunnelkostnaden ned.
- Innsender viser til at tunnelalternativet avlaster Kanalbrua med 50%. Er det beste alternativet.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående samfunnssikkerhet og beredskap, trafikk og tekniske forhold. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 4: Samfunnssikkerhet og beredskap
- Tema 5: Trafikk
- Tema 7: Tekniske forhold

### 3.6.85 Morten Berntsen

*Saksnummer 201708891-105, 201708891-205 og 201708891-342*

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

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

### 3.6.86 Randi Hoel

*Saksnummer 201708891-106*

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

Mot begge løsninger. Firefelts motorvei er ute av proporsjoner. Det er ikke all trafikken fra motorveien som flyttes.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående samfunnssikkerhet og beredskap, trafikk og tekniske forhold. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Samfunnssikkerhet og beredskap
- Tema 5: Trafikk
- Tema 7: Tekniske forhold

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel om 1 Bakgrunn og tidligere utredninger, 2 Miljøvennlig transport og 5 Trafikk.

### 3.6.87 Ole Hans Wallin

*Saksnummer 201708891-107*

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

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

3.6.88 Kirsti Skontorp

*Saksnummer 201708891-108*

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

Mener parallell kanalbru til ringvei og tunnel er det beste og billigste.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar**

Tas til orientering.

3.6.89 Marianne Leisner

*Saksnummer 201708891-109*

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

Støtter parallell Kanalbru og styrket kollektivtransport.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel om vurderinger i KVV-fasen og fremkommelighet for miljøvennlig transport/avlastning av Kanalbrua.

3.6.90 Carl Oscar Øhrn

*Saksnummer 201708891-110*

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

Støtter parallell Kanalbru.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel om 1 Bakgrunn og tidligere utredninger.

3.6.91 Rixtus Sontag

*Saksnummer 201708891-111*

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

Mener at parallell Kanalbru er den beste løsningen

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel om 1 Bakgrunn og tidligere utredninger.

### 3.6.92 Ernest Skontorp

*Saksnummer 201708891-112*

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

Ønsker ny parallellbru. Små endringer og enveiskjøring hadde løst alle trafikkutfordringer.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel om 1 Bakgrunn og tidligere utredninger.

### 3.6.93 Anne Marie Cocoran Simonsen

*Saksnummer 201708891-113*

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

Innsender mener at nåværende forslag er lite fremtidsrettet og veldig kostbart, og at pengene bør brukes på noe annet.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel og Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

### 3.6.94 Aud og Thore Christensen

*Saksnummer 201708891-114*

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

Støtter parallell kanalbru.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 1 Bakgrunn og tidligere utredninger.

### 3.6.95 Rolf Aage Jensen

*Saksnummer 201708891-115*

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

Stiller spørsmål ved hvem som har bestilt ny Fastlandsforbindelse. Mener ingen ønsker nåværende alternativ. Støtter planer om parallellbru til eksisterende bru, og benytte Ringveien og Frodeåstunnelen som gjennomfartsåre utenom sentrum. I tillegg ønsker innsender at Vestfjordforbindelsen bør legges inn i planene igjen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel og Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.



### 3.6.96 Svein Rødland og Tone Winsnes Rødland

*Saksnummer 201708891–116*

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

Støtter parallelbru. Mener nåværende alternativ er for dyrt, i tillegg til at planene er overdimensjonerte med tanke på at målet er å minke bilbruken. Innsender oppfattes å mene at nåværende alternativ oppfordrer til mer bilbruk.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 5: Trafikk

### 3.6.97 Kristine K.

*Saksnummer 201708891–117*

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

Støtter parallelbru, samt utvidelse av Ringveien og sykkel/gangvei i liten tunnel for å passere Ringveien.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 5: Trafikk

### 3.6.98 Anniken Rasch

*Saksnummer 201708891–118*

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

Støtter i utgangspunktet Vestfjordforbindelsen. Mener alternativene som foreligger støtter Tønsberg by, ikke Færder. Mener det beste av de to foreliggende alternativene er bru Smørberg–Ramberg. Mener sommerbefolkningen på Tjøme bør tillegges vekt i valg av alternativ, i tillegg til at arbeidsmarkedet for øyene blir større ved bru. Anbefaler at Kanalbrua ikke stenges, men at det heller bygges en ny sykkel- og gangbru ved siden av.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 5: Trafikk
- Tema 9: Lokal og regional utvikling

Kanalbrua vil ikke stenges, men ett felt i hver retning vil prioriteres til buss og evt. sambruksfelt. Bypakka vil i den videre prosessen ta stilling til om det er behov for et bedre tilbud for gående og syklende over Kanalen.

### **3.6.99 Fred Arild Eek**

*Saksnummer 201708891-119*

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

Brualternativet er langt sikrere og rimeligere enn tunnel. Unngår dessuten å samle all trafikk på Korten.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående samfunnssikkerhet og beredskap og trafikk. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 4: Samfunnssikkerhet og beredskap
- Tema 5: Trafikk

### **3.6.100 Harald Thinn Syvertsen**

*Saksnummer 201708891-120*

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

Har eget forslag om å bygge kryss med «dobbeltdekkere» i form av lokaltrafikk i underliggende trase, og ekspressvei i øverst trase. Av- og påkjøring ved Teie Veidele, med bruk av eksisterende lysregulering. Fire felts ekspressvei på pilarer frem til rundkjøring på Nøtterøy-siden, fast bruspenne på skrå over kanalen. Derfra pilarer over industriområdet på Stensarméen, dobbeltdækker over Ringveien. Vil ikke avlaste trafikken over Teie torg, men foreslår tunnel under torget med henvisning til Drammen. Fordeler:

- vil kunne fange opp nesten all trafikk fra nordre del av Nøtterøy
- Redusert trafikk på eksisterende Nøtterøvei og Kanalbrua vil kunne overflødiggjøre anleggelse av kollektivfelt

- Redusert gjennomgangstrafikk i sentrum
- Bedre miljøprofil pga jevnere hastighet
- Vesentlig billigere.

Ulemper:

- Økt trafikkstøy pga høyden av traseen for boligene langs denne
- Nedsatt trafikkavvikling langs traseen i anleggsperioden

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

#### **3.6.101 Svein Aasen**

*Saksnummer 201708891-121*

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

Bor på Ramdal, er ikke begeistret for alternativene. Påpeker at området vil bli sterkt berørt. Riving av boliger, trafikk rett utenfor husveggen, økt støy, økt luftforurensing og redusert pris på eiendommene.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser ellers til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø.

#### **3.6.102 Arne Danielsen Brattås**

*Saksnummer 201708891-122*

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

Parallell Kanalbru og utvidelse av ringveien.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

#### **3.6.103 Grethe Danielsen**

*Saksnummer 201708891-123*

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

Parallell Kanalbru og utvidelse av ringveien

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

### 3.6.104 Brian Macleod

*Saksnummer 201708891-124*

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

Støtter innspill fra Randi Hagen Fjellberg. Disse to alternativene er stormannsgalskap.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

### 3.6.105 Jan Henrik Hvale

*Saksnummer 201708891-125, 201708891-175 og 201708891-184*

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

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

### 3.6.106 Ingrid Gulliksen

*Saksnummer 201708891-126*

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

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

### 3.6.107 Arvid Ludvigsen

*Saksnummer 201708891-127*

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

Foretrekker hengebru fremfor tunnel, men anser ingen av alternativene som gode. Mener det er urimelig at trafikken til og fra øyene skal betale for forbindelsen når det er Tønsberg kommune som vil ha trafikken vekk fra sentrumsgatene. Innsender har tre forslag til løsninger som vil ha god effekt til en rimeligere pris:

Fase 1: Nordløsningen over Stensarméen via Ringveien og Frodeåstunnelen

Fase 2: Lage ny fastlandsforbindelse via Borgheim – Hella – Stokke til Skjee.

Fase 3: Bygge videre på fase 2 østover til Foynland – Husøy over til Nes/Slagen og så en veg fram til E18 nord for dagens tilførsler fra E18. Mener denne 3-fase-planen vil svare bedre på hvordan få til en fremtidsrettet trafikk-løsning for Tønsbergregionen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

### 3.6.108 Arne Heilo

*Saksnummer 201708891-128*

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

Foreslår tunnel under kanalen med nedkjøring fra V-krysset Smidsrødveien–Kirkeveien, til Træleborgodden syd for Bilema. Ny rundkjøring med forbindelse vest- og nordover, og eventuelt også direkte mot industriområdet på Stensarméen. På Nøtterøysiden koples tunnelen sammen med en sidetunnel som får nedkjøring ved en utvidet dagens rundkjøring ved Kanalbrua. Han har også tanker rundt hvordan Teie-problematikken mm kan løses. Innsender oppsummerer med å si at man også må tenke på fremtidig trafikkutvikling, som kan gå mot mer selvstyrte biler og mindre trafikk.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger og fremtidens transportløsninger. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 11: Ny teknologi/fremtidens transportløsninger

### 3.6.109 Marianne Evensen

*Saksnummer 201708891-129*

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

Ønsker Vestfjordforbindelsen. Ønsker ikke betale bompenger.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

### 3.6.110 Knut Rønning

*Saksnummer 201708891-130*

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

Finner at brualternativet er best hva gjelder å føre trafikk rundt og utenom det som blir den fremtidige bykjernen, kostnadene, sikrere anslag for kostnader, mindre sårbarhet for skader, bedre sikkerhet fordi veiløpet er annerledes og ivaretagelse av naturområdene.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.111 Kaare Nicolay Bergløff

*Saksnummer 201708891-131*

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

Svært bekymret for miljøutviklingen og forurensning i dagens trafikkbilde. Anser firefelts vei til E18 som svært unødvendig. Parallellbru til Frodeåstunnelen på ny trasé mot Kilen er nok.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 5: Trafikk

### 3.6.112 Cecilie Gjelsås

*Saksnummer 201708891-133*

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

Støtter bru fordi den vil skape minst varig påvirkning på strømmingene til Ramsar-området. Peker videre på at Tønsberg vokser, og at Sem kan bli forstad til Tønsberg. Peker på at hyttefolket gjerne sparer Tønsberg for gjennomgangstrafikk. Videre vil en hengebru med tilgjengelighet til E18 gjøre det lettere å jobbe annensteds enn Tønsberg. Hun vektlegger også at det ikke er hensiktsmessig å øke trafikkmengden ved Kjelle.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Det er riktig som innsender påpeker at brua i mindre grad påvirket Ramsar-området enn senketunnelen. Vi viser for øvrig til innledende kapittel 2, Tema 5: Trafikk og Tema 9: Lokal og regional utvikling.

### 3.6.113 Håkon Ulltveit-Moe

*Saksnummer 201708891-134*

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

Ønsker tunnel. Bru vil ødelegge bomiljøet på begge sider av fjorden med støy, forurensning og trafikkøkning.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø.

### 3.6.114 Arild Hope

*Saksnummer 201708891-135*

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

Ønsker tunnel. Bru vil ødelegge bomiljøet på begge sider av fjorden med støy, forurensning og trafikkøkning.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø.

### 3.6.115 Henning Jørgensen og Anne Lund

*Saksnummer 201708891-136*

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

Foreslår parallellbru til dagens Kanalbru med utvidelse av Ringveien. Mener dette vil fjerne flaskehalsen morgen og kveld. Oppfordrer politikere til å besinne seg.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Viser til innledende kapittel 2, Tema: Bakgrunn og tidligere vurderinger.

### 3.6.116 Gunn og Arild Alfredsen

*Saksnummer 201708891-137*

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

Tunnel avlaster i størst grad dagens Kanalbru. Alternativet gir også mindre nyskapt trafikk og større trafikklastning av Teie torg, Nøtterøyveien, Banebakken, Kanalbrua og søndre del

av Tønsberg sentrum. Peker på at begge alternativer sannsynligvis vil legge beslag på like mye dyrka mark. Innsender mener at brualternativene på en negativ måte berører boligområdene, både på vestsiden av Nøtterøy og på Vear. Tunnel Kaldnes–Korten er den beste løsningen. Mener dessuten at de avsatte 200 millionene til kompenserende tiltak bør brukes til å løse problemene i Hogsnesbakken.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Det er som innsender nevner avsatt 200 mill. til kompenserende tiltak. Disse er primært tiltenkt gang- og sykkeltiltak da senketunnelen bygges uten gang- og sykkelveiløsning.

Endelig løsning i Hogsnesbakken avhenger av hvilken fastlandsforbindelse som velges. Dersom hengebrua velges er det foreslått en påkobling til fv 303 fra Smørbergrønningen. Med en slik løsning vil Hogsnesbakk4en stenges for gjennomkjøring. Endelig løsning på Hogsnes avklares i reguleringsplanfasen.

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

- Tema 3: Lokalmiljø
- Tema 5: Trafikk

#### **3.6.117 Arild Notland**

*Saksnummer 201708891–138*

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

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

#### **3.6.118 Lisbeth Skamfer**

*Saksnummer 201708891–139*

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

Støtter Randi Fjellberg Hagen. Prisen er alt for høy. Videre er det for mye usikkerhet, blant annet til høyde på bru, miljøhensyn i forbindelse med tunnel osv., noe som igjen vil påvirke prisen. Peker på starten på prosjektet var et alternativ til Kanalbrua.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger



- Tema 6: Miljøtema
- Tema 7: Tekniske forhold

### 3.6.119 Maria Magdalena Holth

*Saksnummer 201708891-140 og 201708891-141*

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

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

### 3.6.120 Kjell Alpers

*Saksnummer 201708891-142*

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

Tunnel er beste alternativ, da brualternativet vil ødelegge bomiljøene på begge sider av fjorden med trafikkøkning, støy og forurensning. Det vil også ødelegge naturen med sine badeplasser, samt fugletrekk ut og inn av fjorden.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 6: Miljøtema.

### 3.6.121 Sigrid Kåsing

*Saksnummer 201708891-143*

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

Tunnel er beste alternativ, da brualternativet vil ødelegge bomiljøene på begge sider av fjorden med trafikkøkning, støy og forurensning.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø.

### 3.6.122 Jan Bakkebo

*Saksnummer 201708891-144*

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

Ønsker fire felts vei mellom Borgheim og E18 i Stokke. Vil ikke betale for løsninger som er dobbelt så dyr og halvparten så god for Færders befolkning. Påpeker at nevnte løsning vil avlaste Tønsberg by med en betydelig mengde trafikk.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

#### 3.6.123 Ragnhild Marie Næss

*Saksnummer 201708891-149*

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

Svært negativ til forelagte alternative, da hun mener det vil medføre økt biltrafikk, store inngrep i naturen og enorme økonomiske kostnader. Hun oppfordrer til utbedre forbindelsen gjennom Kanalbrua. Videre mener hun at kollektivt er dyrt. Hun peker også på støyforholdene for sykkel- og fotgjengere langs Kirkeveien på Nøtterøy som gjør det lite trivelig å ferdes der. Oppfordrer politikere til å velge klokt og fremtidsrettet.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

#### 3.6.124 Tormod Fredriksen

*Saksnummer 201708891-150*

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

Vil ha Vestfjordforbindelsen utredet og bygget. Innsender ønsker heller ikke den foreslåtte tverrforbindelsen mellom Smidsrødveien til Kirkeveien via Bekkeveien og Eikeveien, og heller ikke bru fra Ramberg til Smørberg, da dette blant annet medfører store konsekvenser for bomiljøene og alle forhold som er knyttet til dette. Innsender vil heller ikke ha senketunnel. Usikkerhetsmoment både når det gjelder grunnforhold, hva som skjuler seg av gamle fornminner i gjørma, mangel på kompetanse hos de som bygger den, bunnmasser som må flyttes, tas vare på og legges tilbake, og totale kostnader som ikke kan beregnes på forhånd, ref. siste møte på Teigar ungdomsskole. Ønsker heller ikke å betale to til tre ganger så mye for en veiløsning han mener kun Tønsberg har interesse av.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

#### 3.6.125 Solveig Ekenes Fredriksen

*Saksnummer 201708891-152*

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

Vil ha Vestfjordforbindelsen utredet og bygget. Innsender ønsker heller ikke den foreslåtte tverrforbindelsen mellom Smidsrødveien til Kirkeveien via Bekkeveien og Eikeveien, og heller ikke bru fra Ramberg til Smørberg, da dette blant annet medfører store konsekvenser for bomiljøene og alle forhold som er knyttet til dette. Innsender vil heller ikke ha senketunnel. Usikkerhetsmoment både når det gjelder grunnforhold, hva som skjuler seg av gamle

forminner i gjørma, mangel på kompetanse hos de som bygger den, bunnmasser som må flyttes, tas vare på og legges tilbake, og totale kostnader som ikke kan beregnes på forhånd, ref siste møte på Teigar ungdomsskole. Ønsker heller ikke å betale to til tre ganger så mye for en veiløsning han mener kun Tønsberg har interesse av.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

#### **3.6.126 Tom Olav Madsen**

*Saksnummer 201708891-153 og 201708891-156 (identisk, 153 slettes)*

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

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

#### **3.6.127 Per Gunnar Frogner**

*Saksnummer 201708891-154*

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

Stiller spørsmål ved å legge fastlandsforbindelsen så tett opp mot sentrum hvis man ønsker mindre trafikk og mer kollektivbruk. Vil det ikke bli lettere å tvinge flere inn på kollektiv og sykkel dersom privattrafikken blir stående i kø inn til sentrum når bussen får fritt leide? Er det tatt hensyn til bruk av elbil for privatbilistene i fremtiden? Det vil bety mindre støy, ikke noe utslipp, men samme slitasje på veinettet. Etterlyser et par store kollektive P-plasser på Nøtterøy og Tjøme for å samle opp passasjerer, f.eks. med faste p-plasser til leie, og med billett til ekspressbuss inkludert i leieprisen. Innsender mener at det da vil bli lønnsomt å frakte passasjerene fra øyene til Tønsberg, og bli mer tidsbesparende for de som tar bussen. Innsender kritiserer også prisnivået på bussbilletten. Han peker at dagens kollektivpriser gjør det ulønnsomt å ta bussen når man uansett må ha en bil tilgjengelig til andre formål. Innsender mener at flere bileiere ville benyttet kollektiv hvis det var rimeligere priser. Peker også på at Tønsberg kommune vil oppleve handelslekkasje når de kutter eller øker prisen på p-plassene. Denne handelslekkasjen vil øke hvis de ikke oppretter andre attraktive og praktiske alternativer. Innsender viser mot Sandefjord når det gjelder hva de har gjort vedrørende parkering, miljø og handel. Poengterer at han godt kunne tatt direktebuss fra en innfartsparkering, men «sightseeing på Nøtterøy med utallige stopp» er ikke interessant.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 11: Ny teknologi/fremtidens transportløsninger

### 3.6.128 Viktor Tumanjan

*Saksnummer 201708891–155*

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

Støtter veiforbindelse mot øst, dvs etter forslag fra Randi Hagen Fjellberg i Tønsberg blad. Anser det som den mest fornuftige, praktiske, kostnadmessige og miljømessige løsninger som dessuten er best for trafikkavviklingen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

### 3.6.129 Steinar Gustavson

*Saksnummer 201708891–157*

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

Begge alternativene er dårlig for folk i Færder, bli altfor dyre og ikke i tilstrekkelig grad sikre rak tilgang til E18. Kanalbrua holder hvis man skal til Tønsberg. Vestfjordforbindelsen vil i tillegg minske presset på nordre Nøtterøy, åpne et større arbeidsmarked og ikke minst øke tilgjengeligheten til Færder Nasjonalpark for turister og hyttefolk.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger og lokal og regional utvikling. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 2: Lokal og regional utvikling

### 3.6.130 Hilde Ditmansen

*Saksnummer 201708891–160*

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

Ønsker bru fra Nøtterøy til Smørberg. Mener at sjøtunnel ikke vil gjøre bilkøene kortere eller raskere i rushtimen. Peker på at området mellom Nordbyen og Kjellekrysset kan være et område for parker og kafeer med utsikt til Byfjorden. Ny bebyggelse ved Statens park vil bli fotgjengertrafikk og marked for kafeer og butikker.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 5: Trafikk. Øvrige innspill tas til orientering.

#### 3.6.131      Monika Larsen

*Saksnummer 201708891-161*

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

Anbefaler på det sterkeste å velge forbindelsen som avlaster Kanalbrua mest, og som gir raskest mulig adgang til Tønsberg sentrum. Fordel for alle som skal inn til Tønsberg sentrum, til Vestfolds største arbeidsplass, sykehuset, og alle som skal reise med tog. Bru til Smørberg vil føre til at alle disse kjører Kanalbrua, det samme gjelder de som skal til Barkåker, Kilen, Tolvsrød, Eik osv. Innsender er svært opptatt av ødeleggelsen av boligområder og familien på Ramberg og Hogsnes/Vear ved valg av bru. På Kaldnes/Korten vil dere unngå å ødelegge for flere familier enn nødvendig.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Det er riktig som innsender påpeker at senketunnelen avlaster Kanalbrua mest og treffes best på målpunkt. Vi viser for øvrig til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 9: Lokal og regional utvikling.

#### 3.6.132      Børge Breivik

*Saksnummer 201708891-162*

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

Vil ikke betale dobbelt så mye som antydnet. Ønsker motorvei H7 direkte fra Borgheim til E18 ved Ramsun som kan kjøres på mellom 3 og 4 minutter.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger og Tema 5: Trafikk.

#### 3.6.133      Jon A. Andresen

*Saksnummer 201708891-163*

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

Tunnel er det beste og korteste alternativet for trafikken til og fra Færder kommune

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.134 Ellen-Mette Lauritzen

*Saksnummer 201708891-164*

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

Protesterer mot bru. Anbefaler Kaldnes-Korten i tunnel som avlaster Kanalbrua best.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.135 Grethe Behrens

*Saksnummer 201708891-165 og 201708891-291*

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

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

### 3.6.136 Øystein Hovland

*Saksnummer 201708891-166*

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

Protesterer mot bru. Anbefaler Kaldnes-Korten i tunnel som avlaster Kanalbrua best.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.137 Kjell Grimmer

*Saksnummer 201708891-167*

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

Tunnel er beste alternativ, da brualternativet vil ødelegge bomiljøene på begge sider av fjorden med trafikkøkning, støy og forurensning. Vil også ha negativ innvirkning på fugletrekket langs Vestfjorden.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 6: Miljøtema.

### 3.6.138 Arne Wilhelm Andersen

*Saksnummer 201708891-168*

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

Peker på at kollektivfelt på Kanalbrua vil medføre at den mister en del av kapasiteten sin. Det er også en gammel bru det kan bli feil på. Med bakgrunn i dette anbefaler innsender tunnel Kaldnes-Korten. Det er også den veien som vil ta mest trafikk i døgnet til Tønsberg.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

En ny fastlandsforbindelse gjør det mulig å prioritere to felt til kollektivtrafikk over Kanalbrua. På denne måten opprettholdes dagen veikapasitet. Det er et mål i bypakka at veksten i persontransporten skal tas med gange, sykkel og kollektiv og at sentrumsrettet kollektivtransport skal ha hinderfri fremføring.

### 3.6.139 Reidar Vestby

*Saksnummer 201708891-169*

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

Tunnel avlaster Kanalbrua mest, og Tønsberg sentrum får en bedre mulighet til å forbli handleplassen vår. Ved utbygningen av Staten park er denne løsning best mht tilkomst. Denne løsningen gjør også mindre inngrep i naturen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Det er riktig som innsender påpeker at senketunnelen avlaster Kanalbrua mest for trafikk og treffer godt på målpunkt. Vi viser for øvrig til innledende kapittel 2 og Tema 6: Miljøtema.

### 3.6.140 Nicolai Grøterud

*Saksnummer 201708891-170*

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

Innsender er tilhenger av brualternativet.

Mener at tunnelen blir svært dyr. Dessuten problematisk at det ikke er mulig å få oversikt over kostnader i forbindelse med håndteringen av de forurensede massene på bunnen av Byfjorden samt arkeologiske undersøkelser og utgravinger.

Mener at byggingen av brualternativet er mye mer forutsigbart og at man i Norge har lang erfaring med elementene i alternativet; hengebru og fjelltunneler.

At problemet Hogsnesbakken blir løst er en stor fordel ved brualternativet. En annen fordel er at man får en fin mulighet til å betrakte fuglereservatet fra brua. Innsender tror også at brua, og den runden som skapes, kan være attraktiv for syklister. Ser også fordel ved at Semslinna får bedre kapasitet enn i dag.

Mener at handelsstanden ikke vil ha nytte av senketunnel. Tror trafikken vil fortsette å gå på Kanalbrua siden tunnelen er en omvei.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering.

Viser for øvrig til Kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen fordelt på tema».

#### 3.6.141 Siv Raade

*Saksnummer 201708891-171*

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

Anbefaler alternativet Kaldnes-Korten i tunnel. Brualternativet Ramberg-Smørberg ødelegger bomiljøene på begge sider av fjorden med trafikkøkning, støy og forurensning.

##### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø.

#### 3.6.142 Tor Nordve

*Saksnummer 201708891-173*

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

Ikke interessert i å få en «bygate H6 vei» med maks fartsgrense 60 km/t og delvis 50, men vil ha en «motorvei H7» direkte fra Borgeim til E18 ved Ramsum som kan kjøres på mellom 3 og 4 minutter. Jeg vil ikke frivillig være med på å betale dobbelt så mye som det som er antydnet med veier som bare Tønsberg har interesse av.

##### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger og Tema 5: Trafikk.

#### 3.6.143 Maria Kristina C. Augustin og Leif Trygve Fjeld

*Saksnummer 201708891-174*

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

Uttrykker svært stor bekymring for støy- og støvproblemer ved gjennomføring av korridor 1. Mener en hovedvei rett gjennom dette området vil få store konsekvenser for bomiljøet for mange mennesker. Mener korridor 2 ikke vil berøre like mange mennesker, og derfor vil være et bedre alternativ.



### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 12: Avklaringer i neste planfase.

#### 3.6.144 Karin Lien

*Saksnummer 201708891-176*

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

Kaldnes-Korten er det beste alternativet med mest hensiktsmessig fastlandsforbindelsen for øyboerne, samt den løsningen som avlaster Kanalbrua mest.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

#### 3.6.145 Cathrine Breivik

*Saksnummer 201708891-178*

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

Vil ha Vestfjordforbindelsen utredet og bygd

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

#### 3.6.146 Astrid Evju

*Saksnummer 201708891-180*

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

Biltrafikk dreper bymiljøet. Selv om alle biler i framtida går på elektrisitet, så er bilen svært plasskrevende, og fortsatt forurensende med tanke på produksjon og veislitasje.

Bilen er et gode og mange trenger fortsatt bil, men de fleste har et stort utviklingspotensiale for å bruke bilen mindre. Ønsker et bedre svar enn bru eller tunnel.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

En ny fastlandsforbindelse gjør det mulig å prioritere buss i egne kollektiv- eller sambruksfelt på innfartene til Tønsberg sentrum da dagens veinett avlastes for biltrafikk. Dette bedrer også forholdene for gående og syklende. Som innsender påpeker er biler plasskrevende og bilen i seg selv fremmer ikke et godt byliv. I gatebruksplanen for Tønsberg sentrum er Nedre Langgate stengt for gjennomkjøring for privatbiler og gateparkeringsplasser er vedtatt fjernet for å gi bedre plass til buss, sykkel og de gående.

Som innsender skriver er bilen et gode som mange trenger. Bypakkas motto er: reis med buss, sykle og gå når du kan og bruk bilen når du må.

Viser videre til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger og Tema 2: Miljøvennlig transport.

### 3.6.147 Henning Tveten Eriksen

*Saksnummer 201708891-181*

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

Anbefaler alternativet Kaldnes–Korten i tunnel. Brualternativet Ramberg–Smørberg vil rasere bomiljøene på begge sider av fjorden. Stor trafikkøkning, støy og forurensning er bare noen av problemene. Rasing av folks privatøkonomi pga. sannsynlig prisfall på mange nærliggende eiendommer til rundkjøring i Munkerekka er også en uakseptabel bivirkning av en bruløsning. Bru vil også i vesentlig mindre grad enn tunnel løse trafikkproblemer for Kanalbrua. Vestfjorden er også en viktig trekkroute for fugl som vil kunne få problemer med å navigere til Ramsar-området med høy bru.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø.

### 3.6.148 Mona L. Eriksen

*Saksnummer 201708891-182*

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

Anbefaler Kaldnes–Korten i tunnel. Bru Ramberg–Smørberg vil ødelegge bomiljøer på begge sider av fjorden med trafikkøkning, støy og forurensning.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 6: Miljøtema.

### 3.6.149 Magnus Bakken

*Saksnummer 201708891-183*

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

Henviser til beredskapssjefen i Vestfold som sier «Jeg minner igjen om at det er Øyene som trenger en fastlandsforbindelse og ikke Tønsberg». Innsender er enig i dette, og vil ha Vestfjordforbindelsen utredet og bygd. Ønsker ikke bygate H6 vei. Vil videre ikke være med på å betale dobbelt så mye som det er antydnet med veier som bare Tønsberg har interesse av. Innsender henviser til folkeavstemning og meningsmåling på Nøtterøy og Tjøme som grunnlag for at befolkningen ønsker denne løsningen.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk

### 3.6.150 Henrik Natvig

*Saksnummer 201708891-185*

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

Anbefaler alternativet Kaldnes-Korten i tunnel. Bru er alt for skjemmende i landskapsbildet og det vil medføre vesentlig støy og annen forurensning for de som bor på begge sider av fjorden. Dessuten avlastes Kanalbrua vesentlig bedre ifølge prognosene med tunnelen Kaldnes-Korten. Innsender oppfatter tunnelforbindelse som framtidsrettet og stilig, og mener det vil gi en positiv byfornyelse av hele Kaldnes-Vear-Tønsberg-området.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående lokalmiljø og miljøtema. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 3: Lokalmiljø
- Tema 6: Miljøtema

### 3.6.151 Gretha Schibbye

*Saksnummer 201708891-186*

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

Anbefaler Kaldnes-Korten i tunnel. Innsender påpeker at bru er meget skjemmende i landskapsbildet og vil ødelegge bomiljøene for begge sider av fjorden med trafikkøkning, støy og forurensning

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående lokalmiljø og miljøtema. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 3: Lokalmiljø
- Tema 6: Miljøtema

### 3.6.152 Torunn Hvale

*Saksnummer 201708891-187*

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

Støtter tunnel fra Kaldnes. Mener det er den raskeste og beste løsningen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.153 Arvid Gyth-Dehli

*Saksnummer 201708891-188*

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

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

### 3.6.154 Rune Flo

*Saksnummer 201708891-189*

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

Anbefaler på det sterkeste alternativet Kaldnes-Korten. Uforståelig at det vurderes bruløsninger med de konsekvenser det medfører. Innsender viser til en enorm økning i trafikk, støy og forurensning som etter hans oppfatning vil gjøre det tilnærmet ubeboelig for naboene. Videre vil dyrelivet påvirkes i like stor grad. Innsender tilbringer mye tid i skogen, og kan dokumentere at det er et livlig dyreliv med mye rådyr, fugl, rev og mår, i tillegg til hundrevis av fugl med fast tilholdssted i skogen ned mot vestfjorden.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 3: Lokalmiljø
- Tema 6: Miljøtema

### 3.6.155 Solvei Arheim

*Saksnummer 201708891-191*

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

Henviser til beredskapssjefen i Vestfold som sier «Jeg minner igjen om at det er Øyene som trenger en fastlandsforbindelse og ikke Tønsberg». Innsender er enig i dette, og vil ha

Vestfjordforbindelsen utredet og bygd. Ønsker ikke bygate H6 vei. Vil videre ikke være med på å betale dobbelt så mye som det er antydnet med veier som bare Tønsberg har interesse av. Innsender henviser til folkeavstemning og meningsmåling på Nøtterøy og Tjøme som grunnlag for at befolkningen ønsker denne løsningen.

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

3.6.156 Bjørn Bro Sørensen

*Saksnummer 201708891-194*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Anbefaler Kaldnes-Korten via tunnel da dette vil avlaste eksisterende Kanalbro best.

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

3.6.157 Irene Moskvil

*Saksnummer 201708891-195*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Viser til informasjon gitt på Vegvesenets informasjonsmøte. Understreke viktigheten av tidlig gjennomføring av planene om å legge fv 303 i en ny trase vest for Vears bebyggelse. Mener økonomisk ramme for utbedring av bygging av veier utenom Vear sentrum bør være avgjørende om alternativ 11 500 kan gjennomføres og bevilgninger legges inn i det endelige forslaget før det stemmes om. Det gjelder å unngå en ytterligere forringelse av et allerede trafikkbelastet nærmiljø.

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser spesielt til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø.

3.6.158 Lars Saurdal

*Saksnummer 201708891-196*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Uenig i de to forelagte alternativene. Peker på at alternativene tar store arealer på Nøtterøy. En rekke eiendommer må fjernes. Videre blir alternativene kostbare, med høy bompengavgift. Mener videre at Fastlandsforbindelsen skal være en rask veiforbindelse for Færders innbyggere som skal anlegges sentralt på Nøtterøy og vestover til E18. Innsender mener derfor at Tringveien/øst-forbindelsen fra Tønsberg bør utredes. Videre må SVV utrede Fastlandsforbindelsen fra Nøtterøy (Borgheim) til E18. I følge innsender er dette et krav fra innbyggerne. Innsender mener også at Færder kommune har fungerende vei inn til

Tønsberg i dag, og anser utbygging på Kaldnes som traikkskapende. Mener Tønsberg kommune må rydde opp i dette, ikke Færders innbyggere.

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

3.6.159 Inger-Mette Biong og Niels Ivar Yssen

*Saksnummer 201708891-198*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Ønsker bru Borgheim-Stokke, men støtter for øvrig bru Ramberg-Smørberg.

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

3.6.160 Ole Petter Nyhaug

*Saksnummer 201708891-199*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Mener bru vil ødelegge skipsleden om den ikke blir mer enn 40 meter høy. Støtter tunnel Kaldnes-Korten.

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Viser til innledende kapittel 2, Tema 7: Tekniske forhold.

3.6.161 Jan Erik Borge

*Saksnummer 201708891-200*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Støtter hengebru til Smørberg.

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

3.6.162 Gaute Nordbotten

*Saksnummer 201708891-201*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

## Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

### 3.6.163 Nicolai Vig

*Saksnummer 201708891-202*

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Tilhenger av tunnel da han bor i Munkerekka. Er bekymret for at en støyete og bråkete bru kan påvirke fugletrekket. Videre er han bekymret for at bru Ramberg–Smørberg vil forstyrre bomiljøet på begge sider av brua med støy og forurensning.

#### Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående lokalmiljø og miljøtema. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 3: Lokalmiljø
- Tema 6: Miljøtema

### 3.6.164 Anne Grethe og Arild Holmen

*Saksnummer 201708891-203*

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Anser tunnel som beste alternativet når Vestfjordforbindelsen er ute. Vektlegger at bru vil ødelegge bomiljøene på begge sider av fjorden, samt at uttrykingskjøretøyene (etatene) ønsker denne løsningen.

#### Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående lokalmiljø og miljøtema. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 3: Lokalmiljø
- Tema 4: Samfunnssikkerhet og beredskap

### 3.6.165 Bjørn Susæg

*Saksnummer 201708891-206*

#### Sammendrag av innspill til planforslag:

Foretrekker tunnel fordi han bor på Nøtterøy og hovedandelen av hans reiser går til Tønsberg sentrum. Ved bru Ramberg–Smørberg vil han fortsatt bruke Kanalbrua. Vektlegger også at tunnel vil være kortest for uttrykingskjøretøy hvis Kanalbrua av en eller annen grunn

skulle være stengt. Omkjøring om Smørberg–Ramberg vil bety flere minutter, som i følge innsender kan bety forskjell på liv og død.

**Bypakke Tønsberg–regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 4: Samfunnssikkerhet og beredskap.

3.6.166 Rolf Wikran

*Saksnummer 201708891–207*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Velger tunnel, da bru vil ødelegge det flotte landskapsbildet.

**Bypakke Tønsberg–regionens kommentar:**

Tas til orientering.

3.6.167 Lita Tobiassen

*Saksnummer 201708891–208*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Anser tunnel som beste løsning, da det vil avlaste Kanalbrua i større grad enn bru Ramberg–Smørberg. Det vil være mer aktuelt å bruke tunnel når man skal til Tønsberg

**Bypakke Tønsberg–regionens kommentar:**

Tas til orientering.

3.6.168 Sverre Wiborg–Thune

*Saksnummer 201708891–209*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Henviser til beredskapssjefen i Vestfold som sier «Jeg minner igjen om at det er Øyene som trenger en fastlandsforbindelse og ikke Tønsberg». Innsender er enig i dette, og vil ha Vestfjordforbindelsen utredet og bygd. Ønsker ikke bygate H6 vei. Vil videre ikke være med på å betale dobbelt så mye som det er antydnet med veier som bare Tønsberg har interesse av. Innsender henviser til folkeavstemning og meningsmåling på Nøtterøy og Tjøme som grunnlag for at befolkningen ønsker denne løsningen.

**Bypakke Tønsberg–regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger og trafikk. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg–regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger



- Tema 5: Trafikk

### 3.6.169 Lucretia Udding

*Saksnummer 201708891-212*

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

Anser tunnel som beste løsning fordi bru Ramberg–Smørberg vil ødelegge bomiljøet for mange på Rambergåsen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø.

### 3.6.170 Noralf Eik

*Saksnummer 201708891-35 og 201708891-213*

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

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

### 3.6.171 Johannes Solli Marthinsen

*Saksnummer 201708891-214*

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

Henviser til beredskapssjefen i Vestfold som sier «Jeg minner igjen om at det er Øyene som trenger en fastlandsforbindelse og ikke Tønsberg». Innsender er enig i dette, og vil ha Vestfjordforbindelsen utredet og bygd. Ønsker ikke bygate H6 vei. Vil videre ikke være med på å betale dobbelt så mye som det er antydnet med veier som bare Tønsberg har interesse av. Innsender henviser til folkeavstemning og meningsmåling på Nøtterøy og Tjøme som grunnlag for at befolkningen ønsker denne løsningen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk
-

3.6.172 Stein Otto Myrlund

*Saksnummer 201708891-215*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Mener det eneste fornuftige alternativ er korridor 2 alternativ 16730 ; undersjøisk tunnel Kaldnes

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

3.6.173 Ranveig Nordskog

*Saksnummer 201708891-216*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Mener senketunnel Kaldnes Korten er beste alternativet.

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

3.6.174 Kristian Grytnes

*Saksnummer 201708891-217*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

3.6.175 Kurt Kristensen

*Saksnummer 201708891-219*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Ønsker tunnel Kaldnes - Korten

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

3.6.176 Rainer Off

*Saksnummer 201708891-220 og Saksnummer 201708891-350*

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

Innsender mener bru syd for Hella er den beste løsningen. Ønsker ikke bru Ramberg – Smørberg. Han mener Munkerekka allerede er utsatt for mye trafikkstøy, og at brualternativet vil medføre riving av hus og ødelegge livskvaliteten for beboerne i området.

Han sier at det eneste som ikke ødelegger tilgjengeligheten for gamle seilskuter inn fjorden er en bru med seilingshøyde 55 m, som Kystverket krever. Han tror ikke at en gang/sykkelforbindelse til Vear vil bli brukt av folk han kjenner.

Han mener videre at tunnel Kaldnes – Korten er den beste løsningen fordi Kaldnes er et industriområde som forsvinner snart uansett. Ser for seg dette området som riggområde.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, lokalmiljø, trafikk og tekniske forhold. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 3: Lokalmiljø
- Tema 5: Trafikk
- Tema 7: Tekniske forhold

### **3.6.177 Anne Gunn Akselsen**

*Saksnummer 201708891–221*

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

Anbefaler senketunnel, men understreker at ny parallellbru hadde vært den absolutt beste løsningen.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser også til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

### **3.6.178 Søren B. Nissen og Else Paulsen**

*Saksnummer 201708891–222*

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

Anbefaler senketunnel, da avlaster Kanalbrua best.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.179 Line Hafstad

*Saksnummer 201708891–223*

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

Bru mellom Ramberg og Smørberg (men ville egentlig hatt bru fra Munkerekka til Stokke)

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser også til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

### 3.6.180 Christopher Hauan

*Saksnummer 201708891–224*

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

Mener bru vil påvirke støy og forurensning I tillegg til å påvirke nødresponsen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 4: Samfunnssikkerhet og beredskap.

### 3.6.181 Linda Oddenes

*Saksnummer 201708891–225*

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

Anbefaler alternativet Kaldnes-Korten i tunnel. Det vil lette tilgangen til sentrale steder i Tønsberg sentrum og derved avlaste Kanalbrua best. Brualternativet ødelegger bomiljøet på begge sider av fjorden i mye større grad, med økt trafikk, støy og forurensning. Munkerekkeveien er allerede et sårbart område med tanke på trafiksikkerhet. Mange barn ferdes over og langs denne veien på vei til og fra skolen. Og økt trafikk ved begge alternativene vil kreve tiltak med gang og sykkelvei på begge sider av veien, trygge overganger og forbedret fartsregulering for sikre myke trafikanter.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser også til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø.

### 3.6.182 Frank Otto Lyngaas

*Saksnummer 201708891–226*

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

Ønsker Vestfjordforbindelsen. Begrunner det med at folk vil ha raskeste vei ut av øyene. Spør hvorfor ikke befolkningen høres i dette spørsmålet.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

#### 3.6.183 Svend Erik Andersen

*Saksnummer 201708891-228*

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

Anbefaler tunnel mellom Kaldnes og Korten. Uttrykker bekymring for at bru vil medføre trafikkøkning, støy og forurensning for beboerne på begge sider av fjorden.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø.

#### 3.6.184 Martin Vestby

*Saksnummer 201708891-229*

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

Anbefaler tunnel, da avlaster Kanalbrua best, og kan bidra til fortsatt opprettholdelse av Tønsberg som handelssentrum. Innsender mener også det er den beste løsningen ved utbygging av Statens park med tanke på tilkomst. Videre mener innsender at det er mindre inngrep i naturen.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Det er riktig som innsender påpeker at senketunnelen avlaster Kanalbrua mest for trafikk. Vi viser videre til innledende kapittel 2, Tema 6: Miljøtema.

#### 3.6.185 Odd Svang-Rasmussen

*Saksnummer 201708891-230*

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

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

#### 3.6.186 Anne-Marie og John-Kristian Kristensen

*Saksnummer 201708891-231*

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

Sier nei til begge alternativene. Mener alternativ parallellbru bør utredes. Anbefaler at Færder søker kontakt med Sandefjord for å få bro over Vestfjorden.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

#### 3.6.187     Gunnar Monrad Jacobsen

*Saksnummer 201708891-232*

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

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

#### 3.6.188     Grethe Jørnsen

*Saksnummer 201708891-233*

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

Anbefaler tunnel mellom Kaldnes og Korten. Uttrykker bekymring for at bru vil medføre trafikkøkning, støy og forurensning for beboerne på begge sider av fjorden.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø.

#### 3.6.189     Bing Li Kittilsen

*Saksnummer 201708891-234*

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

Støtter Tunnel fordi mener bru over Ramberg-Smørberg vil gi økt trafikk og støy, ødelegge bomiljøene på begge sider av fjorden og fritidsaktiviteter i områdene, føre til unødig omvei for flertallet av øyboere som har sitt virke i Tønsberg sentrum, gi lengre responstid for utrykning (ambulanse/brann/politi), og forurensning mer.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående lokalmiljø og samfunnssikkerhet og beredskap. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 3: Lokalmiljø
- Tema 4: Samfunnssikkerhet og beredskap

#### 3.6.190     Gunnar Skorgenes

*Saksnummer 201708891-235*

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

Henviser til beredskapssjefen i Vestfold som sier «Jeg minner igjen om at det er Øyene som trenger en fastlandsforbindelse og ikke Tønsberg». Innsender er enig i dette, og vil ha Vestfjordforbindelsen utredet og bygd. Ønsker ikke bygata H6 vei. Vil videre ikke være med på å betale dobbelt så mye som det er antydning med veier som bare Tønsberg har interesse av. Innsender henviser til folkeavstemning og meningsmåling på Nøtterøy og Tjøme som grunnlag for at befolkningen ønsker denne løsningen.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk

## **3.6.191 Sidsel og Tom Gjertsen**

*Saksnummer 201708891–236*

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

I begge alternativene til ny veiforbindelse, som foreligger, viser prognosene at trafikken i Munkerekkveien vil øke betydelig. Estimert fra ca 2500 biler pr. døgn til ca 4500 biler pr. døgn.

Veiforholdene i Munkerekkveien oppleves ikke som egnet til å håndtere en slik forventet trafikkøkning. Kombinasjonen av en smal vei og fartsdempende tiltak, som ikke ser ut til å ha nevneverdig effekt, gjør at vi tror at Munkerekkveien blir en betydelig mer ulykkesbelastet strekning (møteulykker og fotgjenger/sykkelulykker) dersom biltrafikken øker som estimert.

De fartsdempende tiltak som finnes i dag i Munkerekkveien fremstår, som nevnt, lite effektfulle. Det kjøres daglig langt over 40km/t i store deler av veistrekningen.

Buss og bil kan ikke møtes uten at 1 part stopper opp eller kjører meget sakte. 2 busser kan ikke møtes uten at en buss stopper opp. Vi tror derfor at ved ytterligere økt trafikkmengde uten betydelig forsterkede sikkerhetstiltak, vil Munkerekkveien bli belastet med et økt antall møteulykker og person/sykkelulykker.

Følgende tiltak bør vektlegges i Munkerekkveien når beslutning om fastlandsforbindelse fattes, for å ivareta trafiksikkerheten for gående/syklende og kjørende;

1. Flere fartsdempende tiltak for å sikre gående og kjørende
2. Flere fartsdempende tiltak som gjør at trafikkveksten begrenses i Munkerekkveien og flest mulig benytter de nye hovedfartsårene som bygges.

Med bakgrunn i hva vi forstår er intensjonen med en ny fastlandsforbindelse, så mener vi at tunnell alternativet i større grad oppfyller denne intensjonen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Trafikkberegninger viser som innsender påpeker en økning i antall biler i Munkerekkeveien. Det må foretas nye tellinger og beregninger for å kartlegge situasjonen mer nøyaktig og for å kunne si noe om behov for tiltak. Fartsdempende tiltak, trafikkregulering og utbedring av dagens anlegg er aktuelle tiltak som må vurderes nærmere i en reguleringsplanfase dersom brualternativet velges. Viser videre til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø.

### 3.6.192 Greta Martinsen

*Saksnummer 201708891-237*

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

Henviser til beredskapssjefen i Vestfold som sier «Jeg minner igjen om at det er Øyene som trenger en fastlandsforbindelse og ikke Tønsberg». Innsender er enig i dette, og vil ha Vestfjordforbindelsen utredet og bygd. Ønsker ikke bygate H6 vei. Vil videre ikke være med på å betale dobbelt så mye som det er antydnet med veier som bare Tønsberg har interesse av. Innsender henviser til folkeavstemning og meningsmåling på Nøtterøy og Tjøme som grunnlag for at befolkningen ønsker denne løsningen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk

### 3.6.193 Terje Hansen

*Saksnummer 201708891-238*

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

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**



### 3.6.194 Jens Martin Jørnsen

*Saksnummer 201708891-239*

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

Anbefaler tunnel fordi det er minst ødeleggende for bomiljøet i Munkerekka, Rambergområdet og Vear-Hogsnes-området.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø.

### 3.6.195 Ole Ivar Mikalsen

*Saksnummer 201708891-240*

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

Anbefaler tunnel mellom Kaldnes og Korten. Uttrykker bekymring for at bru vil medføre trafikkøkning, støy og forurensning for beboerne på begge sider av fjorden.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø.

### 3.6.196 Simen Evensen

*Saksnummer 201708891-241*

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

Henviser til beredskapssjefen i Vestfold som sier «Jeg minner igjen om at det er Øyene som trenger en fastlandsforbindelse og ikke Tønsberg». Innsender er enig i dette, og vil ha Vestfjordforbindelsen utredet og bygd. Ønsker ikke bygate H6 vei. Vil videre ikke være med på å betale dobbelt så mye som det er antydnet med veier som bare Tønsberg har interesse av. Innsender henviser til folkeavstemning og meningsmåling på Nøtterøy og Tjøme som grunnlag for at befolkningen ønsker denne løsningen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk

3.6.197 Nils Braaten

*Saksnummer 201708891-242*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Ønsker Vestfjordforbindelsen. Mener det er et rimeligere prosjekt, og at det er Nøtterøy som trenger fastlandsforbindelsen.

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger og Tema 9: Lokal og regional utvikling.

3.6.198 Birger Hoivang

*Saksnummer 201708891-243*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

3.6.199 Anki Sanne

*Saksnummer 201708891-244*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Nei til Bypakke Tønsberg

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

3.6.200 Kari Joukoff

*Saksnummer 201708891-245*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Ønsker parallellbru med forbindelse gjennom Frodeåstunnelen, alternativt bru Ramberg / Smørberg

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 1 Bakgrunn og tidligere utredninger.

3.6.201 Alf Kristian Johnsen

*Saksnummer 201708891-247*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

3.6.202      Gunnar Bengtson

*Saksnummer 201708891-248*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Ønsker folkeavstemning

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

3.6.203      Magne Larsen

*Saksnummer 201708891-249*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Anbefaler tunnel mellom Kaldnes og Korten. Uttrykker bekymring for at bru vil medføre trafikkøkning, støy og forurensning for beboerne på begge sider av fjorden.

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø.

3.6.204      Else og Bent Andersen

*Saksnummer 201708891-250*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Ønsker ikke bypakke Tønsberg

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

3.6.205      Ruth S de Carvalho

*Saksnummer 201708891-252*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Støtter parallellbru hvor man benytter Ringveien til Frodeåstunnelen. Oppfattes å mener at dette blir rimeligere og en mindre omfattende løsning.

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

3.6.206      Andreas Bjørnson

*Saksnummer 201708891-253*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

3.6.207      Tor Todesen

*Saksnummer 201708891-254*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Støtter tunnel fordi innsender mener at bru forringer adkomsten til Tønsberg via sjøveien, og en bru vil ikke gi nok avlastning for dagens bru.

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

3.6.208      Tora Marie Myreng

*Saksnummer 201708891-255*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

3.6.209      Elisabeth Karlsen

*Saksnummer 201708891-256*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Innsender mener det er beboere på øyene som trenger fastlandsforbindelsen, og vil ha Vestfjordforbindelsen utredet og bygd. Ønsker ikke bygate H6 vei. Vil videre ikke være med

på å betale dobbelt så mye som det er antydnet med veier som bare Tønsberg har interesse av. Innsender henviser til folkeavstemning og meningsmåling på Nøtterøy og Tjøme som grunnlag for at befolkningen ønsker denne løsningen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk

#### 3.6.210 Aud og Lars Bergerud

*Saksnummer 201708891-258*

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

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

#### 3.6.211 Grete Stensbøl

*Saksnummer 201708891-259*

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

Tilhenger av raskere vei til Torp flyplass og E18.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk

#### 3.6.212 Ole Bjørn Skaheim

*Saksnummer 201708891-260*

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

Innsender hevder at hyttefolket, som utgjør 50-60 000 mennesker og vellagene på Tjøme ikke er spurt til råds om hvilken fastlandsforbindelse de ønsker seg. Ønsker å ha raskest mulig forbindelse mellom Tjøme og E18 uten å måtte kjøre gjennom Tønsberg. Mener at

hengebru er det suverent beste og mest fremtidsrettede alternativet, også av beredskapshensyn og for trafikkflyten.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Arbeidet med interkommunal kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse har fulgt ordinær saksgang og prosedyre slik den er beskrevet i plan og bygningsloven med varsling av oppstart, informasjonsmøter, åpne kontordager mm. Alt er annonsert i lokale medier og på nett. Viser til innledende kapittel 2, Tema 7: Tekniske forhold.

### 3.6.213 Erik Borchgrevink

*Saksnummer 201708891-262*

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

Negativ til Bypakka og løsninger som han mener medfører like mye trafikk i Tønsberg Uttaler at bru over Vestfjorden for han ser ut til å være det mest ryddige.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk

### 3.6.214 Børre Martinsen

*Saksnummer 201708891-263*

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

Henviser til beredskapssjefen i Vestfold som sier «Jeg minner igjen om at det er Øyene som trenger en fastlandsforbindelse og ikke Tønsberg». Innsender er enig i dette, og vil ha Vestfjordforbindelsen utredet og bygd. Ønsker ikke bygate H6 vei. Vil videre ikke være med på å betale dobbelt så mye som det er antydnet med veier som bare Tønsberg har interesse av. Innsender henviser til folkeavstemning og meningsmåling på Nøtterøy og Tjøme som grunnlag for at befolkningen ønsker denne løsningen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk

### 3.6.215 Berit og Terje Borsheim

*Saksnummer 201708891-264*

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

Ønsker at Bypakke Tønsberg-regionen gjennomføres, uavhengig av løsning. Er tydelige på at de ikke ønsker Vestfjordforbindelsen eller en stopp i planleggingen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering

### 3.6.216 Hans Kristian Stene

*Saksnummer 201708891-265*

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

Innsender er tilhenger av tunnel. Argumenterer med at det gir en bedre forbindelse ut fra Nøtterøy, i tillegg til bedre bymiljø med mindre gjennomgangstrafikk. Understreker at det ikke er alle på Nøtterøy som har E18 som mål.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Begge alternativene avlaster Kanalbrua og Tønsberg sentrum for trafikk. Det er riktig som innsender påpeker at senketunnelen avlaster mest. Trafikale hensyn er ett av flere tema som vil vurderes i prosessen frem mot endelig anbefaling.

### 3.6.217 Solveig Kanten

*Saksnummer 201708891-267*

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

Uttrykker bekymring for de alternativene som nå er fremlagt. Ønsker heller Vestfjordforbindelsen som raskeste vei til E18, lett tilgang til arbeidsplassene som bygges vest for Vestfjorden.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel Tema 1 Bakgrunn og tidligere utredninger.

### 3.6.218 Audun Nordbotten

*Saksnummer 201708891-268*

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

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

### 3.6.219 Bjørg Hogganvik Reppen

*Saksnummer 201708891-269*

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

Anbefaler tunnel, da dette vil avlaste Kanalbrua mest.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Begge alternativene avlaster Kanalbrua og Tønsberg sentrum for trafikk. Det er riktig som innsender påpeker at senketunnelen avlaster mest. Trafikale hensyn er ett av flere tema som vil vurderes i prosessen frem mot endelig anbefaling.

### 3.6.220 Kjetil Johan Salmilla

*Saksnummer 201708891-270*

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

Ønsker senketunnel

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.221 Liss Mikalsen

*Saksnummer 201708891-271*

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

Mener at brualternativet vil ødelegge bomiljøet på begge sider med trafikkøkning og forurensning, i tillegg til å være skjemmende i landskapsbildet.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø.

### 3.6.222 Ingrid Severinsen

*Saksnummer 201708891-272*

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

Henviser til beredskapssjefen i Vestfold som sier «Jeg minner igjen om at det er Øyene som trenger en fastlandsforbindelse og ikke Tønsberg». Innsender er enig i dette, og vil ha Vestfjordforbindelsen utredet og bygd. Ønsker ikke bygate H6 vei. Vil videre ikke være med på å betale dobbelt så mye som det er antydnet med veier som bare Tønsberg har interesse av. Innsender henviser til folkeavstemning og meningsmåling på Nøtterøy og Tjøme som grunnlag for at befolkningen ønsker denne løsningen. Mener videre at uansett om man skal sydover eller nordover på E18, er denne løsningen svært gunstig! Pris er ca. halvparten av Tønsberg bypakke, og sparer masse matjord og bruk av drivstoff. Med tanke på



luftforurensning og trafikk tetthet i og rundt Tønsberg sentrum mener hun dette vil være det beste alternativet og at det vil komme til å bli en fantastisk snarvei, som vil gi næringsliv, beboere, turister etc. mer fleksibilitet og tidsbesparelser.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk

#### 3.6.223 Geir Daler

*Saksnummer 201708891-273*

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

Innsender bor i Munkerekkveien og ønsker ikke bru. Mener det er en lite gjennomtenkt løsning som rammer mange mennesker og med store inngrep i naturen. Mener tunnel er best av de to alternativene, selv om han opplever at det ikke er behov for den heller.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel Tema 3 Lokalmiljø og Tema 6 Miljøtema.

#### 3.6.224 Oddrun Elmer

*Saksnummer 201708891-274*

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

Anbefaler Øst-alternativet med forbindelse til Ringveien. Mener tunnel blir for dyrt, og er motstander av mer masse i fjorden.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

#### 3.6.225 Dominique JP Duc

*Saksnummer 201708891-275*

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

Støtter tunnel. Viser til et bruprojekt fra Stavanger (Hundvåg –Stavanger) hvor det viste seg at løsningen ikke var bra nok i dårlig vær siden folk ikke sykler eller går når det er dårlig vær. Dette medførte at brua ikke avlastet godt nok. Derfor bygde man tunnel i etterkant.

Synes av ingen av løsningene er bra. Ingen løsning som gir langsiktig effekt for miljø og trafikk. Milliardinvesteringen gir middels til liten langsiktig effekt. Vi skal betaler dyrt for noe som om 20 år vil bli for lite.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 5: Trafikk

Gjennom å bygge gode anlegg for gående, syklende og kollektivtransporten håper vi befolkningen velger miljøvennlige alternativer fremfor bil av og til. Attraktive anlegg kan være med å påvirke folks reisevaner og reisemiddelvalg. Dårlig vær vil alltid være en avgjørende faktor for hva folk tilslutt velger som transportmiddel.

#### **3.6.226 Kate Egerton**

*Saksnummer 201708891-276*

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

Støtter tunnel. Viser til et bruprojekt fra Stavanger (Hundvåg -Stavanger) hvor det viste seg at løsningen ikke var bra nok i dårlig vær siden folk ikke sykler eller går når det er dårlig vær. Dette medførte at brua ikke avlastet godt nok. Derfor bygde man tunnel i etterkant.

Synes av ingen av løsningene er bra. Ingen løsning som gir langsiktig effekt for miljø og trafikk. Milliardinvesteringen gir middels til liten langsiktig effekt. Vi skal betaler dyrt for noe som om 20 år vil bli for lite.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 5: Trafikk

Gjennom å bygge gode anlegg for gående, syklende og kollektivtransporten håper vi befolkningen velger miljøvennlige alternativer fremfor bil av og til. Attraktive anlegg kan være med å påvirke folks reisevaner og reisemiddelvalg. Dårlig vær vil alltid være en avgjørende faktor for hva folk tilslutt velger som transportmiddel.

### 3.6.227 Hermon Hay

*Saksnummer 201708891-277*

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

Innsender mener det er kun vestfjordforbindelsen som gjelder om fornuften får råde

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger

### 3.6.228 Kari Axelsen Diedrich

*Saksnummer 201708891- 278*

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

Henviser til beredskapssjefen i Vestfold som sier «Jeg minner igjen om at det er Øyene som trenger en fastlandsforbindelse og ikke Tønsberg». Innsender er enig i dette, og vil ha Vestfjordforbindelsen utredet og bygd. Ønsker ikke bygate H6 vei. Vil videre ikke være med på å betale dobbelt så mye som det er antydnet med veier som bare Tønsberg har interesse av. Innsender henviser til folkeavstemning og meningsmåling på Nøtterøy og Tjøme som grunnlag for at befolkningen ønsker denne løsningen. Innsender hevder også at det ikke er noe å tjene på de to fremlagte alternativene for øyfolket, verken i kilometer, tid eller drivstoff/forurensning.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger

### 3.6.229 Bjørnar Torgersen

*Saksnummer 201708891-279*

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

Ikke tilhenger av noen av løsningene. Mener parallellbru over kanalen og utnyttelse av Frodeåstunnelen burde være løsningen. Mener det da også kunne bli aktuelt med en nøktern Vestfjordforbindelse slik mange på øyene ønsker seg. Mener at dersom man ender opp mer brualternativet må trafikken på 303 ledes utenom Vear sentrum.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 3: Lokalmiljø

### 3.6.230 Eva Langli Torgersen

*Saksnummer 201708891-280*

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

Ikke tilhenger av noen av løsningene. Mener parallellbru over kanalen og utnyttelse av Frodeåstunnelen burde være løsningen. Mener det da også kunne bli aktuelt med en nøktern Vestfjordforbindelse slik mange på øyene ønsker seg. Mener at dersom man ender opp mer brualternativet må trafikken på 303 ledes utenom Vear sentrum.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 3: Lokalmiljø

### 3.6.231 Rune Kittelsen

*Saksnummer 201708891-281*

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

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

### 3.6.232 Rønnaug Andersen

*Saksnummer 201708891-282*

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

Henviser til beredskapssjefen i Vestfold som sier «Jeg minner igjen om at det er Øyene som trenger en fastlandsforbindelse og ikke Tønsberg». Innsender er enig i dette, og vil ha Vestfjordforbindelsen utredet og bygd. Ønsker ikke bygate H6 vei. Vil videre ikke være med på å betale dobbelt så mye som det er antydnet med veier som bare Tønsberg har interesse av. Innsender henviser til folkeavstemning og meningsmåling på Nøtterøy og Tjøme som grunnlag for at befolkningen ønsker denne løsningen.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk

### **3.6.233 Rune Øverland**

*Saksnummer 201708891-284*

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

Som beboer i Vearlia siden 1991 har han sett trafikkøkningen langs FV303 gjennom Vear komme til stadig høyere nivåer. Mener Korridor 1 (hengebru) på en negativ måte vil forsterke trafikkøkningen gjennom etablerte bo- og nærmiljøområder på Vear. Korridor 1 kan på en negativ måte endre kollektivtilbudet på Vear hvis dagens Bekkeveien stenges i nord.

Mener at beredskapsetater (politi/brann/ambulanser) vil ha best fremkommelighet fra sine basestasjoner til Vear hvis korridor 2 blir valgt. Han vil selv ha best fremkommelighet til legevakt/sykehus hvis korridor 2 blir valgt.

I et hundreårsperspektiv er han bekymret for å legge begrensninger på fremkommeligheten til sjøs til/fra Tønsberg hvis seilingshøyden reduseres til 40 meter.

Han mener korridor 1 (hengebru) gir noen muligheter, men har flere negative sider. Korridor 2 (undersjøisk tunnel) har flere positive sider enn negative. Han håper de folkevalgte beslutter ny fastlandsforbindelse og velger korridor 2 (undersjøisk tunnel) da denne er best for folk flest.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående lokalmiljø, samfunnssikkerhet og beredskap og tekniske forhold. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 3: Lokalmiljø
- Tema 4: Samfunnssikkerhet og beredskap
- Tema 7: Tekniske forhold

### **3.6.234 Jan W. Bratterud**

*Saksnummer 201708891-285*

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

Primært ønskes at prosessen stoppes, sekundært 11 500 bru.

Innsender er opptatt Korten/Kjelleområdet, og mener dette området har et stort potensiale for å bli det nye sentrum av Tønsberg. Allerede er utviklingen i gang som sentrum for offentlige kontorer. Det investeres stort i utvikling av området som et urbant strøk med flotte kontorer, underjordiske garasjer og grønne parker. Det er ikke ønskelig at all gjennomgangstrafikk skal ledes gjennom dette området slik som tilfellet blir hvis senketunnel velges.

Han tror at for de fleste på øyene vil det uansett være enklest å fortsatt bruke kanalbrua når de skal til Tønsberg og benytte seg av de nye parkeringsanleggene som er planlagt i sentrum.

Etter hans mening er den beste løsningen å starte med å styrke eksisterende østforbindelse i form av en tunnel under kanalen som kobler seg på Ringveien. Dermed er har man løst utfordringen med alternativ atkomst, og kan avvente bygging av bru inntil plassering kan koordineres med jernbanens plassering av stasjon og trasé.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering.

Den setter fokus på Kortenområdet, som tas med videre.

Merknaden tar ellers for seg spørsmål som angår bakgrunn og tidligere utredninger, miljøvennlig transport, lokal og regional utvikling og forholdet til jernbanen. Disse innspillene er delvis sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 9: Lokal og regional utvikling
- Tema 10: Jernbane

3.6.235 Kari Roe

*Saksnummer 201708891-286*

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

Sterk tilhenger av 11 500 hengebru Ramberg-Smørberg. Ønsker at det blir en «arkitektonisk perle.»

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.236 Eldar Dybvik

*Saksnummer 201708891–287*

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

Viser til at ved eventuell utbygging av ny fastlandsforbindelse vil områdene i Hogsnes og Bjellandåsen bli eksponert for vesentlig økning i trafikkstøy, samt anleggsstøy i byggeperioden. Mener at begge deler vil redusere livskvaliteten og utgjøre ekstra belastning for beboerne i åsen. De legger derfor til grunn at det blir satt opp støyskjermer og gjennomført andre støydempende tiltak på den siden av veien som vender mot vest (Hogsnes og Bjellandåsen). Videre bes det om at det blir tatt hensyn til nattero og helgefred for innbyggerne i anleggsperioden. Forbud mot anleggsarbeid på hverdager mellom 23 og 07.30, og at det ikke blir gjennomført anleggsarbeid på søndager og andre helgedager og høytidsdager.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Dersom brualternativet velges vil det jobbes med linjeoptimalisering og avbøtende tiltak for å best mulig ivareta nærmiljøet i Hogsnes og på Bjellandåsen. Avbøtende tiltak kan som innsender nevner være støyskjermer og trafikkregulerende tiltak.

Viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 7: Tekniske forhold.

### 3.6.237 Arild Bergum Hansen

*Saksnummer 201708891–288*

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

Innsender mener at senketunnel er best av de to alternativene da den avlaster Kanalbrua mest. Flertallet av de som kjører egen bil, skal til Tønsberg sentrum, øst eller nord, samt til Borre/Horten.

Når ny fastlandsforbindelse står ferdig, skal jo kun 2 filer være for biler, de 2 øvrige være for kollektivtrafikk. Han tror dette vil medføre mye lengre køer enn i dag, lengst køer vil det bli om man velger bru over Vestfjorden. Han antar veldig få som skal til sentrum, øst eller nord vil velge denne "omveien". Ergo blir trykket på Kanalbrua ennå større. En bru vil dessuten i større grad berøre og til dels rasere bolig og næringsområder i traseen, samt virke forstyrrende og ødelegge på det flotte naturområdet mellom Ramberg og Smørberg som jo er innseilingen til byen.

Han mener timingen for å bygge senketunnel fra Kaldnes til Korten blir perfekt dersom det skjer samtidig med å bygge ut Kaldnes vest/Danholmen til en ny bydel. Da kan man hensynta de begrensninger som en 4 felts vei tross alt vil medføre av støy og forurensning ved å legge boliger lengst vekk og næringsbygg nærmest veien.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående miljøvennlig transport og trafikk. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere

andre, og vi har derfor svart dette ut under kapitel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 5: Trafikk

### 3.6.238 Turid Hansen

*Saksnummer 201708891–289*

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

Tilsvare innspill nummer 201708891–288.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

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

- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 5: Trafikk

### 3.6.239 Synnøve og Clas Ohlson

*Saksnummer 201708891–292 og 376*

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

Innsenderne ber om at videre planlegging av de to alternativene stoppes. Mener de raserer mange eiendommer og at det blir svært kostbart for innbyggerne i Færder. Dessuten ser de ingen fordel av de planlagte veiforbindelsene.

De ønsker i første omgang at det bygges en parallell bru i Kanalen og utvidelse av ringveien til Kilen. I neste fase ser de for seg en vestfjordforbindelse med tunnel bra Borgheim til E 18.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

Neste planfase er reguleringsplanfasen. Her vil man arbeide med optimalisering av linjer og med avbøtende tiltak i forhold til områder som blir berørt av tiltaket. Det er viktig for Bypakke Tønsberg-regionen at berørte nærmiljø og bomiljø ivaretas på best mulig måte.



### 3.6.240 Inger Stensvold

*Saksnummer 201708891–294*

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

Anbefaler tunnel mellom Kaldnes og Korten. Uttrykker bekymring for at bru vil medføre trafikkøkning, støy og forurensning for beboerne på begge sider av fjorden. Peker også på at Ramsarområdet med fugletrekket vil påvirkes av en bru.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 6: Miljøtema.

### 3.6.241 Per Olaf Fjeld

*Saksnummer 201708891–295*

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

Innsender mener at ved valg av senketunnel vil inngangsportalen til Tønsberg oppleves som en sammenhengende rundkjøring som ikke har noe med byens øvrige målestokk å gjøre. Hele området vil oppleves som en stor trafikkmaskin der mulighet for stopp i trafikken og ulykker må ansees som stor.

Påpeker at en tunnel under byfjorden vil ha store økologiske konsekvenser, og her er det viktig å respektere faglig ekspertise. Økonomiske konsekvenser av en løsning der økologiske hensyn er ivaretatt må redegjøres for før trasévalg. Økologiske konsekvenser bør veie tyngst ved valg av trasé, og i tillegg må de kostnadmessige og tidsmessige aspektene ved undersøkelser/utgraving av kulturminner klarlegges før trasévalg.

Mener drift og vedlikehold av tunnel er uforutsigbar og at kostnadene vil være store.

Alternativet vil også være det dyreste og bygge, med uforutsigbare kostnader.

Mener videre at tunnel bidrar til at Tønsberg ikke vil være et naturlig stoppested, noe som vil gå ut over handelen.

Anser brualternativet som bedre og mer fremtidsrettet både trafikkmessig, økonomisk og i forhold til landskap og miljø.

Ønsker at togtrasé og veitrasé koordineres før valg av alternativ.

Takker for øvrig for en god og åpen saksbehandling.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Bypakka tar innspillene med videre i prosessen mot endelig valg av løsning.

Viser til innledende kapittel 2, Tema 10: Jernbane.

### 3.6.242 Marianne B. Christensen

*Saksnummer 201708891–296*

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

Støtter senketunnel. Praktisk både for de som skal nordover og sørover, og er et sentralt knutepunkt. Mener det ville være synd å ødelegge fine natur- og boligområder med bru.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.243 Merete Hallenstvet

*Saksnummer 201708891–298*

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

Innsender mener at tunnel Kaldnes-Korten er det klart beste alternativet og gir best måloppnåelse.

Dette fordi: 1) den avlaster Kanalbrua best. 2) På Korten kan trafikken fordele seg i fire retninger. 3) Foretrukket i beredskapsøyemed. 4) Gir størst positiv effekt på regional konkuranseevne, mest gunstig for pendlingsmønster og mest i tråd med RPBA. 5) Vil ikke rasere boligområder på Ramberg/Munkerekka/Smørberg. Bro vil gå mot politisk mål om å øke antall sentrumsnære boliger. 6) Senketunnel er ikke nytt i Norge, eksempel Bjørvikatunnelen selv om kanskje spuntløsningen er ny.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Som innsender skriver scorer senketunnelen høyt på flere av effektmålene for bypakka. Vi tar med innspillene videre i vurderingen frem mot endelig anbefaling.

Viser videre til innledende kapittel Tema 3 Lokalmiljø, Tema 4 Samfunnssikkerhet og beredskap, Tema 5 Trafikk og Tema 9 Lokal og regional utvikling.

### 3.6.244 Ole Magnar Brynjulfsen

*Saksnummer 201708891–299*

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

Stemmer for bru.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.245 Øyvind Kristiansen

*Saksnummer 201708891-300*

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

Innsender hevder at hyttefolket, som utgjør 50–60 000 mennesker og vellagene på Tjøme ikke er spurt til råds om hvilken fastlandsforbindelse de ønsker seg. Ønsker å ha raskest mulig forbindelse mellom Tjøme og E18 uten å måtte kjøre gjennom Tønsberg. Mener at hengebru er det suverent beste og mest fremtidsrettede alternativet, også av beredskapshensyn og for trafikkflyten.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Arbeidet med interkommunal kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse har fulgt ordinær saksgang og prosedyre slik den er beskrevet i plan og bygningsloven med varsling av oppstart, informasjonsmøter, åpne kontordager mm. Alt er annonsert i lokale medier og på nett. Viser til innledende kapittel 2, Tema 7: Tekniske forhold.

### 3.6.246 Jon Willy Elmer

*Saksnummer 201708891-301*

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

Støtter Bjørn Halvorsen, anbefaler å droppe dagens planer. Dersom han må velge, gå for bru.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

### 3.6.247 Tove og Anders G. Norstrøm og Eva og Nils Andersen

*Saksnummer 201708891-304*

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

Støtter Audun Nordbåttan. Mener Vestfjordforbindelsen Borgheim – Skjee Stokke E18 er den rimeligste og beste løsninger for Færder kommune.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

### 3.6.248 Wenche Hoel Grennes

*Saksnummer 201708891-305*

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

Innsender mener at det ikke Nøtterøy som har den største utfordringen med tanke på kø. Det er bare et stort problem de få gangene Kanalbrua ikke virker. Derimot er det et store kø-problem i Presterødbakken og ved Jarlsberg/Semslinna hver morgen og ettermiddag. Hun hadde håpet at utvidelsen av Presterødbakken var ferdig før del 2 av veipakken på Nøtterøy ble satt i gang. Tror at tall og beregninger kunne ha sett annerledes da.

Hun mener derfor at en bro over til Smørberg ville være en svært god og fremtidsrettet løsning for folk på Nøtterøy og Tjøme. Det blir raskere vei til og fra E-18 og flotte muligheter til å sykle (til jobben /gå over til Vear og Stokke) i vakker natur fremfor å måtte ta turen gjennom Tønsberg og over Semslinna. Hun har forståelse for at det er mange som protesterer på Vear-siden, men de får også mye tilbake, muligheter de ikke ser akkurat nå. Endelig løsning på problemet i Vear-bakken/Hogsnes og rundkjøringen ved Jarlsberg.

Ved en tenkt stor ulykke/brann i Tønsberg/Kjelle/Semslinna vil det være en alternativ rute til Nøtterøy og Tjøme via broen. En felles brannstasjon på Sem kunne muligens være en gunstig løsning i fremtiden.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Presterødbakken er under prosjektering og bygging av ny løsning med utvidelse til 4 felt og utbedret gang- og sykkelvei har planlagt oppstart i 2019. I trafikkberegningene som gjennomføres for ny fastlandsforbindelse legges 4 felt til grunn i Presterødbakken (to ordinære felt og to sambruksfelt).

Øvrige kommentarer tas til orientering.

### 3.6.249 Ann Norderhaug

*Saksnummer 201708891-306*

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

Innsender mener at de to alternativene til fastlandsforbindelse skyter langt over mål. Mener de begge vil føre til økt biltrafikk, stikk i strid med nasjonale målsetninger.

Hun mener begge alternativer er «mastodontprosjekter» og er spesielt kritisk til senketunnelen. Denne vil ha sterk negativ påvirkning på Ilene naturreservat, og alle ødeleggelsene som gjøres her rimer dårlig med målsetningen om å ivareta dette området med internasjonal betydning for fremtiden. Hun trekker også frem at tunnelalternativet er forbundet med stor usikkerhet. Bl.a kan spredning av miljøgifter fra bunnsedimentene bli et problem, ikke bare for Ilene naturreservat. Alternativet vil i tillegg medføre tap av matjord ved oppfølgende behov for utvidelse av Semslinna.

Innsenders konklusjon: Tunnel er den dårligste løsningen, men begge alternativer bør skrinlegges til fordel for enklere, rimeligere løsninger som en parallell Kanalbru.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel Tema 1 Bakgrunn og tidligere utredninger og Tema 6 Miljøtema.

Som innsender påpeker er det større utfordringer knyttet til senketunnelen mht. konflikter for ulike miljøtema enn det er for hengebrua. Dette gjelder spesielt temaet naturmangfold, som det er pekt på i uttalelsen. Miljøtemaene er viktige og vil være sentrale i drøftinger frem mot endelig anbefaling.

### **3.6.250 Birgit og Bjørn Haugstad**

*Saksnummer 201708891-307*

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

Innsenderne ønsker verken bro fra Ramberg til Smørberg eller tunnel under byfjorden, som er en altfor kostbar og usikker løsning.

De trekker frem at samfunnet står overfor en stor teknologisk og miljømessig utvikling og de mener at den beste løsningen for å få tilrettelagt for fremtidens transportbehov er en parallelbro (ved dagens kanalbro) for økt kollektivtrafikk og sykkel/gangveier til/fra Tønsberg. Med fremtidige shuttlebusser, evt. fergetrafikk (over Husøy/Husvik og Hella/Stokke etc.), mer fleksible arbeidstider/steder, el-sykling, bildeling osv. vil dette bidra til å avlaste biltrafikken/kødannelse over kanalbroen.

Videre mener de at tverrforbindelse mellom Smidsrødveien og Kirkeveien primært bør være Tandstadveien. Som en sekundær tverrforbindelse kan Bekkeveien knyttes opp mot Kirkeveien, men da med en langt enklere veistandard enn planlagt med tunnel. Ellers kan mest mulig av dagens veisystem beholdes på Teie. Ved en slik løsning unngås unødvendig sanering av dagens gode boligområder.

De ber om utsettelse av beslutningen om ny fastlandsforbindelse og at det settes i gang en skikkelig utredning av parallelbro som bygger på dagens veinett på Nøtterøy (og videre tilknyttes Frodeåstunnelen i Tønsberg).

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel Tema 1 Bakgrunn og tidligere utredning, Tema 5 Trafikk og Tema 11 Ny teknologi/fremtidens transportløsninger.

### 3.6.251 Gunnar Hegg

*Saksnummer 201708891-308*

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

Jeg protesterer mot å bygge bro mellom Ramberg og Smørberg. Bygg tunnel og spar miljøet for mer ødeleggelser enn nødvendig.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.252 Liv Hallenstvedt

*Saksnummer 201708891-309*

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

Innsender går inn for tunnel Kaldnes – Korten. Mener brualternativet vil ødelegge bomiljøene på begge sider av fjorden. Mener bru vil være skjemmende og at den vil ødelegge et praktfullt naturområde med stor betydning for rekreasjon.

Tunnelalternativet vil avlaste Kanalbrua best, og hun tror at dersom hengebru bygges vil folk heller velge Kanalbrua siden de ikke har noe på Smørberg å gjøre.

Hun mener også at tunnelalternativet vil være best for Tønsberg som handelssentrum, og at denne løsningen gir raskere vei til legevakt, sykehus, brannvesen og politi.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel Tema 3 Lokalmiljø og Tema 6 Miljøtema.

### 3.6.253 Svein N. Larsen

*Saksnummer 201708891-310*

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

Innsender oppfordrer til å velge tunnel Kaldnes – Korten for å komme raskest inn til Tønsberg sentrum, bl.a. til den største arbeidsplassen Sykehuset og til jernbanestasjonen. Hevder at dersom bru velges, vil alle fortsette å kjøre Kanalbrua, og det vil også folk som skal til Barkåker, Kilen, Tolvsrød, Eik osv.

Ber også beslutningstakerne tenke på hvor mye boligområder på Ramberg og Hogsnes blir ødelagt ved en bru, noe som ikke vil være tilfelle ved valg av tunnel.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Det er riktig som innsender skriver at senketunnelen avlaster Kanalbrua mest for trafikk og treffer best på målpunkt i Tønsberg sentrum.

Viser videre til innledende kapittel Tema 3 Lokalmiljø.

### 3.6.254 Pål-Espen Tannmand

*Saksnummer 201708891-311*

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

Innsender mener at argumentene for å bygge den dyreste løsningen er ikke sterke nok til å velge denne.

- begge løsninger gir byen trafikal avlastning.
- begge løsninger ivaretar beredskapsperspektivet.

I tillegg til at den rimeligste løsning er tilstrekkelig god – har den færrest usikre økonomiske konsekvenser.

Tunnel har mange og potensielt store økonomiske usikkerheter tilknyttet. Denne økonomiske risikoen må øyboerne i størst grad bære. Dette er årsakene til at tunnel bør bortvelges som alternativ – og at bro bør bygges.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Det er riktig som innsender skriver at brua er langt rimeligere å bygge enn senketunnelen og at usikkerheten er betydelig større ved en senketunnel.

Vi tar med innspillene videre i prosessen mot endelig valg og anbefaling av løsning.

### 3.6.255 Ragnhild A. Jordtveit og Johan A. Jordtveit

*Saksnummer 201708891-312*

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

Innsenderne bor i Kolbergområdet, som uansett løsning blir berørt siden dette er innslagspunktet for tunnel gjennom Teieskogen. De mener at dagens køproblematikk hovedsakelig skyldes lyskryssene på Nøtterøy, ikke Kanalbrua og rundkjøringen ved brua. De finner de foreslåtte kryssløsningene på Kolberg uproporsjonalt store, omfattende og unødvendig kompliserte.

Er bekymret for bomiljøet og forurensing (bl.a. svevestøv) som følger av tunnelåpninger hvor forurensing en konsentreres. De er også bekymret for støyen som følger av anlegget, både permanent og i anleggsfasen.

En tilleggsbelastning er den lange perioden før kryssløsning er bedre detaljert. De opplever ventetiden som lang og psykisk tung, med bekymring og usikkerhet om fremtiden og boligprisfall.

De synes det er spesielt at det skal legges til rette for bilister i en tid da man søker å redusere trafikken.

Innsenderne har skissert flere løsningsalternativer for kryss på Kolberg som ligger ved høringsuttalelsen. Disse er beskrevet grundig i originaldokumentet. Felles for forslagene er

at de søker å redusere skalaen på kryssløsningene for å passe bedre inn i et tettbygd område.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden inneholder gode, konkrete innspill i form av skisser med beskrivelse som vil vurderes i neste planfase når det skal utarbeides reguleringsplan for bl.a. kryssløsningen på Kolberg. Temaene forurensing og støy vil også være viktige i neste fase.

Når det gjelder oppfatningen om at det legges til rette for biltrafikk, er ikke dette riktig. Bypakka har som mål å IKKE øke biltrafikken, men derimot legge til rette for at kollektivtrafikk skal kunne prioriteres, altså kjøre uhindret uten å stå i kø sammen med privatbilene. Trafikkregulerende tiltak er meget aktuelle for å nå dette målet siden det av ulike årsaker er anbefalt 4 felt på den nye forbindelsen.

Forøvrig vises til innledende kapittel, tema 2 Miljøvennlig transport, 3 Lokalmiljø, 5 Trafikk, 7 Tekniske forhold, 11 Ny teknologi/fremtidens transportløsninger og 12 Avklaringer i neste planfase.

#### **3.6.256 Vibeche Hamrell**

*Saksnummer 201708891-314*

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

Innsender anbefaler tunnel Kaldnes – Korten. Mener den blir mest skånsom både når det gjelder visuell forurensing, støy og svevestøv. En bru med seilingshøyde 55 m vil rasere bomiljøet, og en lavere bru vil øke risikoen for at det også kommer en jernbanebru i samme område. Innsender sier hun bor på en øy og ønsker ikke å bo i en trafikkmaskin som hører hjemme i en storby.

Hun mener det er viktig at fastlandsforbindelsen varetar Nøtterøys behov og ikke Tønsbergs ønsker. Mener at man bør stoppe opp nå. Er spørrende til om vi trenger ny fastlandsforbindelse. Det blir irreversible inngrep i naturen og store kostnader.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Begge løsningene vil påvirke nærområdene som grenser til det nye veianlegget. Hengebrua påvirker boområdene på Nøtterøy i større grad mens senketunnelen påvirker Ilene og ligger tett på Ramsar-området og middelalderbyen.

Virkningene er beskrevet i innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 6: Miljøtema.



### 3.6.257 Ragnar Torgersen

*Saksnummer 201708891–315*

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

Innsender mener at Vestfjordforbindelsen er den riktigste, mest fornuftige og billigste fastlandsforbindelsen. Han hevder at det er denne forbindelsen øyfolket vil ha, og det er de som skal bruke den. Han ber Tønsberg-politikerne holde fingrene av fatet.

Håper avslutningsvis at fornuften og rettferdigheten skal seire.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredning.

### 3.6.258 Nina Lønningdal

*Saksnummer 201708891–316*

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

I utgangspunktet ønsker innsender Vestfjordforbindelsen som fastlandsforbindelse, men aksepterer at den ikke er med nå siden alternativene som er på høring er en del av en helhetlig bypakke.

Siden hun, hennes barn og kanskje barnebarn skal være med å betale for det hun mener er politikernes gigantomani, ønsker hun brualternativet. Dette er en velprøvd løsning som det er god erfaring med. Hun anser en tunnel i gjørma som utopisk, svært kostbart og tidkrevende, og henviser til fagfolks uttalelser om at løsningen er vanskelig, usikker og krevende. Det finnes bare en lignende tunnel i Norge fra før, og hun mener dette er et stort og dyrt eksperiment som hun og mange andre må betale for.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel Tema 1 Bakgrunn og tidligere utredning og Tema 10 Jernbane.

Konsekvensutredningen peker som innsender sier på at senketunnelen er mer utfordrende å bygge enn hengebrua og at usikkerhetene er flere ved en tunnel-løsning. Byggemetoden er imidlertid kjent og brukt flere steder i Norge og i utlandet.

Usikkerheter i gjennomføringsfasen er et av mange tema som vil vurdere frem mot endelig beslutning og faglig anbefaling.

### 3.6.259 Øivind K. Røed

*Saksnummer 201708891-317*

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

Kommentarer til forslagene på høring:

- Hengebru: Av to onder tross alt det beste alternativet.
- Senketunnel: Bekymret for at alternativet vil ødelegge det fredede våtmarksområdet på Ilene, oppfordrer til å la naturen være en faktor i planleggingen.

Opptatt av at Tønsberg blir en god og trygg by å bo i, med bedre byluft og effektive transportløsninger for hele distriktet. Gjennomgangstrafikk ut av byen og smartere og mer miljøvennlig transport inn i byen. Mener det ikke er tatt tilstrekkelig høyde for endrede transportvaner som følge av ny teknologi.

Innsender mener at det beste løsningen er å sluse trafikken via en utvidelse/ny Kanalbru, utvidelse av Ringveien, under betongdekk til Kilen og videre gjennom Frodeåstunnelen. Mener dette blir et billigere alternativ

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel Tema 1 Bakgrunn og tidligere utredning, Tema 2 Miljøvennlig transport og Tema 11 Ny teknologi/fremtidens transportløsninger

### 3.6.260 Nora Aas

*Saksnummer 201708891-319*

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

Anbefaler alternativet Kaldnes-Korten i tunnel. Mener brualternativet Ramberg-Smørberg ødelegger bomiljøet på begge sider av fjorden med trafikkøkning, støy og forurensning

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser videre til innledende kapittel Tema 3 Lokalmiljø.

### 3.6.261 Jens Fyhn

*Saksnummer 201708891-320*

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

Innsender ønsker helst en bru parallelt med eksisterende Kanalbru eller litt lenger øst og kan ikke forstå hvorfor det alternativet er tatt ut.

Påpeker at det allerede er bygget en tunnell trafikken kan ledes inn i fra en ny bro på østsiden av den eksisterende, eller over eksisterende, for å komme til Korten.

Men av de to alternativer som gjenstår, anbefaler han alternativet Kaldnes – Korten. Det avlaster Kanalbrua best og kan også brukes om man skal til Tønsberg.

Han mener alternativet Ramberg – Smørberg vil være ødeleggende for bomiljøet på begge sider og i mindre grad avlaste Kanalbrua

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel 1 Bakgrunn og tidligere utredninger. Som innsender skriver avlaster senketunnelen Kanalbrua mest for trafikk og treffer bedre på Tønsberg sentrum. Forholdene for bomiljøet på Nøtterøy dersom hengebrua velges er beskrevet i innledende kapittel 3 Lokalmiljø.

3.6.262 Tonje Ingeborg Økland

*Saksnummer 201708891-321*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

3.6.263 Kristin Malnes Rygg

*Saksnummer 201708891-322*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Innsender anbefaler alternativet Kaldnes–Korten i tunnel, da dette alternativet ser ut til å avlaste Kanalbrua langt bedre enn bruforbindelse. I tillegg er tunnel–alternativet langt mindre skjemmende for miljøet.

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

3.6.264 Irinia Lisauskiene

*Saksnummer 201708891-323*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Innsender anbefaler alternativet Kaldnes–Korten i tunnel. Mener ei bru ødelegger hele landskapet og lurter på hvorfor ingen bryr seg om de som bor på Ramdal.

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel Tema 3 Lokalmiljø og Tema 6 Miljøtema.

### 3.6.265 Tor Bergersen og Eli Bergersen

*Saksnummer 201708891-325*

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

Innsenderne vil **ikke** ha Bypakka Tønsberg.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.266 Anna Merethe Fossaas

*Saksnummer 201708891-327*

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

Innsender mener at etter mange år med pålagte bompenger for å finansiere veiløsninger for Tønsberg, er det nå Færderinnbyggernes interesser politikerne skal ivareta. Mener det er mest hensiktsmessig med en ny forbindelse som ligger i god avstand fra Kanalbrua for å skal ert nytt trafikkmønster. Ønsker Vestfjordforbindelsen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel Tema 1 Bakgrunn og tidligere utredning.

### 3.6.267 Stein Gusdal

*Saksnummer 201708891-328*

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

Innsender mener at de foreslåtte løsningene bare vil koste masse penger og at de ikke vil løse alle problemene rundt Tønsberg. Minner om at Fastlandsforbindelsen er en del av trafikkplan for hele Tønsberg-regionen.

Bor i Aulilundveien med utkjøring til Fv 300 Semslinna, og er bekymret for økt trafikk på Semslinna og problemer med å krysse veien hvis bru velges. Har allerede problemer med kryssing av veien for å komme til bussholdeplass.

Av to onder ønsker innsender tunnel Kaldnes – Korten, men mener at det også må vurderes parallell kanalbru med tilhørende løsninger på Ringveien til Kilen og videre gjennom Frodeåstunnellen til Kjelle, noe han mener er en enklere og billigere løsning.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel Tema 1 Bakgrunn og tidligere utredning, Tema 2 Miljøvennlig transport og Tema 5 Trafikk.

Det anbefales fire felt for både bru og tunnel fra Jarlsberg til Sem. Når det gjelder behov for kryssing av Semslinna og tilrettelegging for myke trafikanter og buss vil dette ses på i neste planfase. Vi tar med innspillet i det videre arbeidet.

3.6.268 Torill og Hans Petter Johansen, Isabel og Inge Solhaug, Hanna Marie og Petter Mølmen, Marit Ludal Urnes og Thomas Urnes, Siv Raade

*Saksnummer 201708891–329*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Innsenderne ønsker tunnel og vil protestere mot bruløsning. Støtter uttalelsen til Munkerekkeveien Vel. I tillegg trekker de frem at bruforslaget vil rasere et stort område ved Europris i Munkerekk, og de er spesielt opptatt av støvsituasjonen, som de mener blir svært plagsom både i forbindelse med kryssområdet og på vestsiden av Rambergåsen. De mener støyplassene vil være betraktelig mindre ved valg av tunnel, og færre boliger vil bli rasert.

Påpeker at avlastningen av Kanalbrua blir best ved valg av tunnel, bl.a. vil mye av trafikken til Kilen/Slagen gå via tunnelen og Frodeåstunnelen blir bedre utnyttet.

Tunnel gir rask fremkommelighet for utrykningskjøretøy.

Ber om at bru forkastes og tunnel vedtas. Har som motto: Mennesket i sentrum.

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel Tema 3 Lokalmiljø og Tema 4 Samfunnsikkerhet og beredskap.

Begge alternativene avlaste Kanalbrua og Tønsberg sentrum for trafikk. Det er riktig som innsender påpeker at senketunnelen avlaste mest. Trafikale hensyn er ett av flere tema som vil vurderes i prosessen frem mot endelig anbefaling.

3.6.269 Randi Litleskare

*Saksnummer 201708891--330*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Innsender mener at i Bypakka er Tønsberg vinneren og øyfolket taperen.

Sier at Bypakka berører boområder, friarealer og jordbruksareal i Færder, at det er uheldig at trafikken ledes utenom Teie og at pakke prøver å hindre øyfolket i å komme seg raskt til E18. Hun mener også at øyfolket betaler hele «festen», at de må til Korten eller Sem og at flertallet ønsker Vestfjordforbindelsen. Hun argumenterer videre for denne forbindelsen og gjengir noe historikk samt fordeler ved denne forbindelsen.

Hun stiller også spørsmål om hvor store Tønsberg og Færder kommuner er om 20/50 år, og tror sjansene for at valgt fastlandsforbindelse da ligger midt inne eller bomiljø er stor, og at da blir det trafikkfarlig, forurensing og støyplasser.

Hennes konklusjon er at hun ikke støtter noen av alternativene

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel Tema 1 Bakgrunn og tidligere utredning.

#### **3.6.270 Michael Riis Schreiber**

*Saksnummer 201708891–331*

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

Innsender mener det viktigste med den nye forbindelsen er å ta hensyn til den eksisterende industrien på Kaldnes. ASF leverer installasjoner til olje og gassutvinning i verdensklasse. En slik kompetanse tar årtier å bygge opp, og vil forsvinne eller mest sannsynlig halveres ved evt flytting. Flere hundre arbeidsplasser vil gå tapt.

Senketunnel er mye mer kostbart enn en bro og vil kunne føre med seg mange tekniske og fysiske problemer; jfr Olsofjordtunnelen som ofte må stenges.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

ASF er i sitt høringsinnspill tydelige på at en senketunnel ikke er forenlig med videre drift. Dette hensynet må veies opp mot andre hensyn bypakka skal ta før endelig anbefaling legges frem.

Det er riktig at senketunnelen er vesentlig dyrere enn hengebrua.

Viser for øvrig til innledende kapittel Tema 4 Samfunnssikkerhet og bedreskap.

#### **3.6.271 Joachim Poppe-Holmdahl**

*Saksnummer 201708891–335*

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

Av de to høringsforslagene foretrekker innsender hengebru fremfor tunnel.

Han er opptatt av et av de prosjektutløsende behovene, samfunnssikkerhet. Han mener at jo lenger unna Kanalbrua den nye forbindelsen legges, desto bedre samfunnssikkerhet. Hvis en hendelse rammer den ene forbindelsen vil mulighetene for at den andre også rammes være mindre jo lenger unna den ligger. Eksempelvis vil det være uheldig å samle all trafikken i Kjellekrysset eller på en utvidet kanalbru.

Han mener fastlandsforbindelsen burde lagt enda lenger sør enn høringsforslaget. Trekker frem mulighetene for å få bistand fra nødetater i sandefjordsområdet.

Han kritiserer at det ikke er lagt vekt på den regionforstørrende effekten ved en ny forbindelse.

Alle usikkerhetene og konsekvensene av senketunnelen burde tilsi at den legges bort. Han nevner momenter som nærheten til Slottsfjellet, Middelalderbyen og Ramsar-området.

Arkeologiske undersøkelser og funn vil kunne fordyre og forsinke prosjektet betraktelig, og anlegget berører Ramsar-området direkte. Behovet for å flytte på store mengder forurensede masser på bunnen av byfjorden gjør også dette risikabelt. Han advarer i tillegg mot å deponere masser i Byfjorden.

Hvis industrien forsvinner fra Kaldnes, kan det bygges boliger her. Da bør det være minst mulig biltrafikk og mest mulig kollektiv/gange og sykkel i nærområdet. Senketunnelen vil komme i direkte konflikt med denne bruken.

Ved en forbindelse vestover vil mange flere områder bli tilgjengelige i sykkelavstand for både øyboere og folk på fastlandet.

En forbindelse vestover vil også kunne være positivt for kollektivtrafikken. Det kunne etableres en bussring, f.eks mellom Jarlsberg, Sem, Vear, Teie, Kilen og Tønsberg.

I forhold til målet om å redusere gjennomgangstrafikken i Tønsberg, mener han at ingen av alternativene er gode nok. Han mener at man kan styre dette ved plassering av bommer, som han har konkrete forslag til.

Begge alternativene har en foreløpig usikker, men høy prislapp. Langt over det som lå til grunn og som var signalisert som akseptabelt av sentrale myndigheter. Han mener man bør gå tilbake og se om det er mulig å finne andre konsepter som kan løse sikkerheten for Færder til en lavere pris.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering, og deler av merknaden har innspill til neste planfase. Forøvrig

henvises til Kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen fordelt på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 4: Samfunnssikkerhet og beredskap
- Tema 5: Trafikk
- Tema 6: Miljøtema
- Tema 7: Tekniske forhold
- Tema 8: Kostnader og finansiering
- Tema 9: Lokal og regional utvikling
- Tema 12: Avklaringer i neste planfase

### 3.6.272 Tormod Ravndal

*Saksnummer 201708891–336*

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

Innsender er positiv til den informasjonen som er gitt i planprosessen. Men han er ikke positiv til de foreslåtte løsningene. Han mener begge to er fryktelig dure og at de er «overkill» i forhold til hva behovet er. Han er langt fra sikker på at løsningene vil løse løse køene å veinettet, og desuuten mener han at Tønsberg ikke har køproblemer å snakke om sammenlignet med andre byer.

Han synes tunnelløsningen er verst. Han er svært bekymret for hvordan graving i slammet på bunnen av Byfjorden og ødeleggelse av ålegrasengene som fuglene er så avhengige av. Han viser til forpliktelsene som Ramsar-avtalen gir, og mener dette er god nok grunn til å skrinlegge dette alternativet. Uforutsigbare kostnader bare forsterker dette standpunktet.

Han mener brualternativet er det «minst verste». Svakheterne er at det berører boligområder på begge sider av fjorden, men det fremstår likevel som et sikrere alternativ i forhold til kostnader og anleggsperiode.

Stiller spørsmålstegn ved hvor stein og masser fra anlegget skal deponeres.

Mener det er viktig for fastboende og sommergjester på Færder med en rask tilknytning til E18.

Er skuffet over den politiske behandlingen av fastlandsforbindelsen, og anbefaler politikerne å tenke seg om før de beslutter noe som belaster folk økonomi kraftig. Ønsker at parallellbro tas opp til vurdering med bedre utnyttelse av Frodeåstunnelen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Det er riktig at senketunnelen i større grad virker negativt inn på sårbar natur enn hengebrua. Senketunnelen scorer derimot bedre på å avlaste Tønsberg og Teie for trafikk og er mer skånsom for bomiljøene rundt Kanalen og Vestfjorden. Begge alternativene har sine styrker og svakheter. Vi tar med innspillet i prosessen fram mot endelig anbefaling av løsning.

Viser for øvrig til innledende kapittel Tema 1 Bakgrunn og tidligere utredninger, 2 Miljøvennlig transport, 5 Trafikk, 6 Miljøtema, og 7 Tekniske forhold

### 3.6.273 Norvald Fuglestrand

*Saksnummer 201708891–338*

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

Innsender er kritisk til forliggende planer, og ønsker helst parallell kanalbru eller tunnel fra Teie, Stensarmen og Kilen med planfritt kryss mot Frodeåstunnelen. Kan også tenke seg en løsning fra Borgheim til Tufta. Er klar over at disse ikke er aktuelle nå.



Stilt overfor valget mellom hengebru og senketunnel velger han brualternativt, selv om han har store betenkeligheter med det også. Peker på teknologisk utvikling som kan føre til mindre bruk av personbiler i fremtiden, og mener det er forkastelig å bruke milliarder på dette prosjektet.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel Tema 1 Bakgrunn og tidligere utredninger og Tema 11 Ny teknologi/fremtidens transportløsninger.

### 3.6.274 Torkel Vang

*Saksnummer 201708891-339*

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

Innsender mener at valget bør være tunnel Kaldnes – Korten. Fordi:

- Tunnel gir best avlastning av trafikken gjennom Tønsberg sentrum, dermed blir miljøet i sentrum bedre.
- Bru vil ødelegge bomiljøet i Munkerekka, det er også et stort naturinngrep.
- Ved å bygge tunnel vil man i større grad forhindre Bane Nors Nøtterøy-alternativ.
- Tunnel vil gi minst naturinngrep (bevare Munkerekka og Vear/smørberg og beskjeden innvirkning på Ilene)

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Det er riktig som innsender påpeker at senketunnelen avlaster Kanalbrua og Tønsberg sentrum mest for trafikk. Det er derimot feil at tunnelen har beskjeden innvirkning på Ilene. Påvirkningen er stor. Spesielt i byggefasen og tiden etter.

Viser for øvrig til innledende kapittel Tema 3 Lokalmiljø, Tema 6 Miljøtema og Tema 10 Jernbane.

### 3.6.275 Therese Aasgaard

*Saksnummer 201708891-340*

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

Innsender anbefaler alternativ Kaldnes – Korten i tunnel. Mindre ødeleggelse av bomiljø – mindre trafikkøkning og støy – forurensning.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering

### 3.6.276 Reidun Ellingsen

*Saksnummer 201708891-341*

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

Innsender støtter forslaget til Audun Nordbotten

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.277 Bernt Lie

*Saksnummer 201708891-344*

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

Innsender er bekymret for funksjonen til Kjellekrysset ved valg av tunnel og presenterer et scenario: Trafikk (saktegående kø) på Semslinna inn mot byen om morgenen vil gå rett frem i Kjellekrysset. Denne køen stenger for trafikken fra tunnelen (som har vikeplikt), og dette vil medføre kø i tunnelen. Å velge Kanalbrua er ikke et alternativ, for her er antall felt redusert. Innsender er redd for at det brukes 6–7 milliarder på noe som gir folk både på Nøtterøy og i Tønsberg en verre situasjon enn i dag.

Legger til et regnestykke for bompengavgifter som viser at han ser for seg at bompengavgiften kan komme opp i 120 kr. Da reduseres trafikken og man unngår scenariet over.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel 1 Bakgrunn og tidligere utredninger, 2 Miljøvennlig transport og 5 Trafikk

### 3.6.278 Andreas Wollan

*Saksnummer 201708891-345*

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

Innsender sitter med inntrykk av at prosessen fra start har vært preget av politiske føringer som har gitt liten åpning for innbyggernes medvirkning, og som har ledet mot det ønskelige løsningsforslaget. F.eks Bekkeveien på Nøtterøy. Er kritisk til at ikke Tandstadveien er blitt grundig utredet og at det virket bestemt allerede i 2013 at tverrforbindelsen skulle ligge i Bekkeveien.

En fastlandsforbindelse slik forslagene foreligger vil bety store inngrep i nærmiljøet til mange innbyggere.

Sier at det synes som om prosjektet blir meget kostbart, og at det er stor usikkerhet rundt hva kostnadene vil ende på. Stiller spørsmålsteget rundt hvilke kost-nyttevurderinger som er foretatt.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel Tema 1 Bakgrunn og tidligere utredninger, Tema 3 Lokalmiljø og Tema 5 Trafikk

Usikkerheten i kostnadene på dette plannivået (kommunedelplan) ligger på  $\pm 25\%$ .

Når det gjelder beregning netto nytte/kostnader har begge alternativene som foreligger en positiv netto nytte. Dette er svært uvanlig for denne type prosjekter, særlig bompengefinansierte prosjekter i byområder. Årsaken er bla. høye reisetidsbesparelser ved etablering av ny fastlandsforbindelse.

### **3.6.279 Stig Sudenius Braa**

*Saksnummer 201708891-346*

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

Innsender mener begge alternativer til ny fastlandsforbindelse har både flotte fordeler og bekymringsfulle ulemper.

Hengebru gir enkel og effektiv vei mellom E18 og Nøtterøy, men vil legge større press på Kanalbrua, og bidrar i mindre grad til langsiktig og god løsning for trafikken i Tønsberg.

Tunnel vil etter hans skjønn også bidra til en effektiv forbindelse mellom E18 og Nøtterøy og avlaste Kanalbrua vesentlig bedre enn en bruløsning.

Han mener de trafikale konsekvensene for Vearområdet ved en hengebru er alvorlige til tross for den positive gevinsten med løsning for Hogsnesbakken som ligger innbakt i alternativet, og fraråder derfor brualternativet. Han er også bekymret for trafikkmengden gjennom Stokkeområdet med en bru, noe som også taler for tunnelalternativet.

Han er opptatt det det langsiktige perspektivet, – hvor er Tønsberg i 2075? Hva er behovene. Han er bekymret for at et valg av hengebru ikke vil løse utfordringene på lang sikt, og at det eksempelvis vil være behov for å bygge en parallell kanalbru fordi hengebrua ikke overtar tilstrekkelig av trafikkmengden. Han mener at tunnelalternativet vil fungere best i et langsiktig perspektiv.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering.

For ytterligere svar vises til innledende kapittel, tema 3 Lokalmiljø og 5 Trafikk.

### 3.6.280 Tine Holth Brun

*Saksnummer 201708891-348*

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

Innsender bor svært nær Kjelleveien og sier at dersom valget mot deres ønske faller på tunnel, har hun noen innspill til planarbeidet.

- Tilstrekkelig støyskjerming for beboerne langs Kjelleveien
- Vurdere mulighetene for miljøtunnel
- Plassere veien så lavt som mulig i terrenget i forhold til bebyggelsen
- Ny og bedre støyskjerming som ikke hindrer utsikt
- Plassere støyskjerming i tomtegrensene
- Evt lydisolering og skifte av vinduer
- Dempe vibrasjoner
- Ivaretagelse av beboere i byggeprosessen i forhold til støy, støv, natтеро samt god informasjon
- God tilgang til turområder langs sjøen mot Nordbyen og Ramsar

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tema som ønskes ivaretatt vil inngå i neste planfase, reguleringsplanfasen. Dersom senketunnelen velges vil vi ta med disse innspillene i det videre arbeidet.

Viser videre til innledende kapittel Tema 3 Lokalmiljø og Tema 7 Tekniske forhold.

### 3.6.281 Kjertil Berntsen og Mette Paulin-Poulsen

*Saksnummer 201708891-349*

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

Innsenderne er enige i at Færder trenger en ny fastlandsforbindelse, og at begge forslag gir en god løsning for kommunen. Imidlertid vil bruløsningen ramme familien ved at huset deres må rives. De var ikke klar over de mulige planene for fastlandsforbindelse da de kjøpte hus i området i 2016.

De har et barn med spesielle behov, og det er brukt mye penger på å gjøre tiltak på eiendommen for å møte familiens behov. Det anses som uheldig for barnet å flytte igjen, og det er svært viktig at barnet kan fortsette på samme skole.

For innsenderne er det viktig å få igjen nytteverdien av huset sitt dersom bruløsning velges og de må flytte fra huset sitt. Fortrinnsvis i samme område p.g.a barnets skolegang, men også i forhold til en av innsendernes jobb i Oslo.

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering.

Det vises også til innledende kapittel, Tema 3 Lokalmiljø og 12 Avklaringer i neste planfase.

**3.6.282 Walmestad og Corneliussen**

*Saksnummer 201708891-351*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

**3.6.283 Marianne Gunnarsen Berg**

*Saksnummer 201708891-352*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Innsender anbefaler alternativet Kaldnes-Korten i tunnel. Brualternativet Ramberg-Smørberg ødelegger bomiljøet på begge sider av fjorden med trafikkøkning, støy og forurensing

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Det er riktig at brua er mer negativ for boområdene på begge sider av fjorden. Viser til innledende kapittel Tema 3 Lokalmiljø

**3.6.284 Øyvind Reppen**

*Saksnummer 201708891-354*

**Sammendrag av innspill til planforslag:**

Innsender anbefaler alternativet Kaldnes- Korten i tunnel. Dette alternativet avlaster Kanalbrua best.

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.285 Katarina Wang

*Saksnummer 201708891–355*

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

Innsender anbefaler alternativet Kaldnes–Korten i tunnel. Brualternativet Ramberg–Smørberg ødelegger bomiljøet på begge sider av fjorden med trafikkøkning, støy og forurensing

#### **Bypakke Tønsberg–regionens kommentar:**

Tas til orientering.

### 3.6.286 Svern Richard Mathisen

*Saksnummer 201708891–356*

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

Innsender mener at hengebru er det beste av de to alternativene. Han har fire hovedargumenter for dette:

- 1) Prissatte konsekvenser(nåverdi) er langt bedre med hengebruløsningen  
Ikke–prissatte konsekvenser er politisk bestemt. At politikerne også bestemmer både mandat og utfallet i etterkant gir en uheldig dobbeltstemme. Prissatte konsekvenser får ikke den tyngden de fortjener.
- 2) Kompetanse blir viktigere i samfunnet, og det blir viktigere at kompetansen kan flyte fritt mellom kommunene. Derfor viktig med god forbindelse til E18.
- 3) Miljøgiftene på bunnen av Byfjorden blir liggende der de er
- 4) Å kunne sykle fra Nøtterøy i en annen retning enn byen er en gledelig bonus

#### **Bypakke Tønsberg–regionens kommentar:**

Det stemmer at hengebrua er langt rimeligere å bygge enn senketunnelen og at brua er mer skånsom for de ikke–prissatte temaene i KU. Brua er også positiv i forhold til at den knytter Veiar til Nøtterøy/Tønsberg med muligheter for gåing og sykling over brua. Innspillene tas med i prosessen mot endelig anbefaling.

Viser videre til innledende kapittel Tema 9 Lokale og regionale virkninger.

### 3.6.287 Jan Espen G. Berg

*Saksnummer 201708891–357*

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

Innsender vil anbefale alternativet Kaldnes–Korten i tunnel. Brualternativet vil ødelegge bomiljøet på begge sider av fjorden med trafikkøkning, støy og forurensing. Kaldnes – Korten vil avlaste Kanalbrua mest.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Det er riktig at brua er mer negativ for boområdene på begge sider av fjorden. Viser til innledende kapittel Tema 3 Lokalmiljø.

### 3.6.288 Line Kristin Johnson

*Saksnummer 201708891-358*

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

Innsender støtter gode forslag fra flere hold om å bygge en parallell kanalbru med nåværende. Mener det er det beste alternativet, for miljøet og menneskene i både Færder og Nøtterøy kommuner. Korridor 1 og 2 vil få katastrofale følger for miljø og beboere i de flotte og gode kommunene Færder og Tønsberg. Mener det er på høy tid med timeout og nytenkning!

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel Tema 1 Bakgrunn og tidligere utredninger.

### 3.6.289 Jan Kristian Amundsen

*Saksnummer 201708891-359*

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

Innsender støtter gode forslag fra flere hold om å bygge en parallell kanalbru med nåværende. Mener det er det beste alternativet, for miljøet og menneskene i både Færder og Nøtterøy kommuner. Korridor 1 og 2 vil få katastrofale følger for miljø og beboere i de flotte og gode kommunene Færder og Tønsberg. Mener det er på høy tid med timeout og nytenkning!

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel Tema 1 Bakgrunn og tidligere utredninger.

### 3.6.290 Vidar Bjønnes

*Saksnummer 201708891-360*

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

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

### 3.6.291 Dag Daler

*Saksnummer 201708891-362*

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

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

### 3.6.292 Jarl Teig

*Saksnummer 201708891-364*

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

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

### 3.6.293 Jan Arild Lier

*Saksnummer 201708891-365*

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

Innsender stiller spørsmålet: Munkerekkeveiens vels innbyggere, hva med dem? Mener begge alternativer vil virke nedsettende på livskvaliteten. Det alternativet som har minst innvirkning på innbyggerne i Munkerekkeveiens vels område er senketunnelen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Det er riktig som innsender skriver at senketunnelen er mindre belastende for boligområdene langs Munkerekka/på Ramdal. Rent trafikalt er det mindre forskjeller mellom alternativene i Munkerekkeveien. Viser til innledende kapittel Tema 3 Lokalmiljø.

### 3.6.294 Trond Bakke

*Saksnummer 201708891-367*

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

Innsender bor i Munkerekka, og protesterer kraftig mot brualternativet. Han mener det raserer et svært verdifullt boligområde og store naturverdier i dette lokalområdet. Han mener at bruløsningen utvilsomt må forstyrre trekkruter i Vestfjorden. Han argumenterer også med at dette alternativet har lavest måloppnåelse, og at det ikke er i henhold til nasjonale målsetninger om nullvekst i personbiltrafikken.

Han henstiller politikerne til å ta en tenkepause eller velge tunnel Kaldnes – Korten.



### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering.

Det er riktig at brualternativet belaster boligområder mer enn tunnelalternativet. Det er derimot ikke riktig at brua er problematisk for fuglelivet og trekktrutene. Ornitologisk forening og Fylkesmannen anbefaler begge denne løsningen fremfor tunnel.

Det vises for øvrig til innledende kapittel, T 2 Miljøvennlig transport, 3 Lokalmiljø og 6 Miljøtema

### **3.6.295 Rune Aune**

*Saksnummer 201708891-368*

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

Innsender anbefaler alternativet Kaldnes-Korten i tunnel. Mener brualternativet Ramberg-Smørberg ødelegger bomiljøene på begge sider av fjorden med trafikkøkning, støy og forurensning.

I tillegg mener han at verdiene av alle de sjønære eiendommene vil få et dramatisk verdifall i millionklassen pr. eiendom.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Det er riktig som innsender skriver at senketunnelen er mindre belastende for boligområdene langs Vestfjorden. Viser til innledende kapittel Tema 3 Lokalmiljø.

### **3.6.296 Daniel Wikstøl**

*Saksnummer 201708891-370*

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

Innsender mener tunnel Kaldnes-Korten må være det klart foretrukne alternativet da en bru til Vear vil ødelegge natur- og bomiljøet i Vestfjorden, skape mye ny trafikk, og likevel ikke løse utfordringene ved Kanalbrua. Sier at en bruløsning med nyskapt trafikk vil også måtte antas å øke trafikken i Munkerekka mest, som ikke er egnet til mer trafikk.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Det er riktig som innsender skriver at senketunnelen er mindre belastende for boligområdene langs Vestfjorden. Viser til innledende kapittel Tema 3 Lokalmiljø.

### 3.6.297 Lars Bill

*Saksnummer 201708891-371*

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

Innsender anbefaler at bomiljøene på Rambergåsen og Vear ikke ødelegges av gigantiske og støyende infrastruktur-prosjekt som en bru vil være. Mener at tunnel derfor er å foretrekke – med lite inngrep og synlighet, samt mye mindre støy for omkringboende.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Det er riktig som innsender skriver at senketunnelen er mindre belastende for boligområdene langs Vestfjorden. Viser til innledende kapittel Tema 3 Lokalmiljø og Tema 6 Miljøtema.

### 3.6.298 Aina Lium

*Saksnummer 201708891-372*

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

Innsender anbefaler alternativet Kaldnes–Korten i tunnel. Mener dette alternativet vil avlaste Kanalbrua best og at brualternativet ødelegger bomiljøet på begge sider av fjorden med trafikkstøy og forurensning . Dessuten mener hun brua er enorm og vil bli svært skjemmende i landskapsbildet. Kostnadene blir svært høye når veiene på Smørberg/ Vear må rustes opp. Sandefjord har nektet å ta kostnadene. Hun tror folk heller vil velge Kanalbrua enn å kjøre omveien om Smørberg og Jarlsberg for å komme til Tønsberg

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Det er riktig som innsender skriver at senketunnelen er mindre belastende for boligområdene langs Vestfjorden. Viser til innledende kapittel Tema 3 Lokalmiljø og Tema 6 Miljøtema.

### 3.6.299 Steinar Myklebust

*Saksnummer 201708891-373*

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

Innsender anbefaler alternativet Kaldnes– Korten i tunnel da dette alternativet vil avlaste Kanalbrua best. Mener en evt bru vil bli altfor skjemmende i landskapsbildet og skape trafikkøkning, støy og forurensning i bomiljøene på Ramberg og Smørberg. Dessuten vil folk velge Kanalbrua istedenfor å måtte kjøre om Smørberg og Jarlsberg for å komme til Tbg. Mener effekten av ny fastlandsforbindelse vil ikke oppnås slik man håpet. Minner om Frodeåsen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Det er riktig som innsender skriver at senketunnelen er mindre belastende for boligområdene langs Vestfjorden. Viser til innledende kapittel 3 Lokalmiljø og 6 Miljøtema

### 3.6.300 Erik H. Helle

*Saksnummer 201708891-377*

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

Innsender mener at de foreslåtte alternative for ny fastlandsforbindelse ikke bidrar til å bedre trafikkavviklingen fra Færder til Tønsberg, men de vil sammen med de andre tiltakene som er foreslått, derimot faktisk redusere innfartsveiens kapasitet. Resultatet blir derfor lengre køer og lengre kjøretider under forutsetning av samme trafikkbelastning.

Utbyggingen vil være en fordel for de som skal til forbi Tønsberg, men det gjelder bare en mindre del av trafikken. Han mener det er høyst urimelig at bilister som skal til Tønsberg, skal betale for en utbygging, som bare gir fordeler for en liten del av bilistene, og som gir dårligere fremkommelighet for majoriteten. Han tror at det fremdeles ikke er flertall i befolkningen for utbyggingsalternativene, ei heller for bompengefinansieringen, enighet blant de folkevalgte politikere til tross. Han viser i denne sammenheng til valgresultatene i de berørte kommunene før Fase 1 av forrige veipakke ble iverksatt. I tillegg mener han at jernbanetraseen må bestemmes før man planlegger veiene. Han vil stoppe bruken av bilistenes penger til det han kaller et gigantisk prestisjeprosjekt som faktisk reduserer veikapasiteten for majoriteten av bilistene!

Han mener det er en skam ikke å snu i tide!

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Det er ikke et mål i Bypakka å bedre trafikkavviklingen for personbiltrafikk. Derimot er det et mål å bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikk og legge bedre til rette for gange og sykling.

Viser også til innledende kapittel, Tema 1 bakgrunn og tidligere utredninger, 2 Miljøvennlig transport, 5 Trafikk, 8 Kostnader og finansiering og 10 Jernbane

### 3.6.301 Anne Britt Wiersholm Gauslaa og Øistein A. Gauslaa

*Saksnummer 201708891-382*

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

Merknaden er innsendt fra grunneier til en nesten 20 daa stor eiendom med adresse Bekkeveien på Smørberg/Vear. En del av merkningen dreier seg om veianleggets mulige påvirkning av eiendommens dersom bruløsning velges.

Videre mener innsender at bruløsningen vil ødelegge bomiljøet på hver side av brua. For Vears vedkommende vil stenging av deler av Bekkeveien og flytting av trafikken vekk fra Hogsnesbakken skape utrivelige trafikkforhold i deler av Vear sentrum.

De mener Hogsnesbakken MÅ løses uansett om det blir bru eller tunnel. Anbefaler å ta frem igjen tidligere utarbeidede forslag. De slutter seg for øvrig til uttalelsen til Vear og Rakkevik vel, Østskogen borettslag og Myrhavna eierlag.

Anbefaler tunnel Kaldnes – Korten. Mener kostnadene vil bli omtrent de samme og færre boligområder blir skadelidende.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering, og innspill som gjelder detaljer rundt eiendommen i forhold til veianlegget blir tatt med inn i reguleringsfasen.

For øvrig har innsender rett i at brualternativer er mer belastende for temaet nærmiljø enn tunnelalternativet, men er mindre belastende for andre tema. Det vises også til innledende kapittel, Tema 3 Lokalmiljø, 6 Miljøtema og 12 Avklaringer i neste planfase.

#### **3.6.302 Carl Fredrik Normann**

*Saksnummer 201708891–383*

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

Innsender reflekterer rundt en helhetlig løsning for vei, jernbane og T-bane i et langsiktig perspektiv. Han mener Jarlsberg peker seg ut som det naturlige knutepunkt.

Se for øvrig originaldokumentet. Vedlagt skisse.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden er ikke i første rekke et innspill i forhold til de to alternativer for fastlandsforbindelse som ligger ute på høring. Det er mer å betrakte som et innspill i debatten om hvor jernbanestasjon i Tønsbergområdet bør lokaliseres og hvordan man kan knytte andre transportformer til jernbanenettet.

Tas til orientering

#### **3.6.303 Marina S. Holm Øderud**

*Saksnummer 201708891–384*

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

Vestfjordforbindelsen er fremtiden for Færders befolkning og sommergjester. Minner om at vedtak står til et nytt blir fattet.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel Tema 1 Bakgrunn og tidligere utredninger

#### **3.6.304 Svein Otto Corneliussen**

*Saksnummer 201708891–387*

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

## **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

### 3.6.305 Håvard Tombre Aas

*Saksnummer 201708891-389*

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

Innsender ønsker ingen av alternativene. Mener den beste løsningen er (eventuelt) ny kanalbro og nytt kjørefelt til Kilen og derfra videre til Frodeåstunnelen.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel Tema 1 Bakgrunn og tidligere utredninger

### 3.6.306 Steinar Helgerud

*Saksnummer 201708891-391*

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

Innsender har hatt hytte på Tjøme siden 1972, og etter å ha vurdert de to alternativene til ny fastlandsforbindelse mener han at det beste og fornuftigste alternativet er alternativ 1 hengebru Ramberg-Smørberg

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering

### 3.6.307 Hilde Bøhn og Arne Gjerstad på vegne av beboere i Vatninga nr 2, 3, 4, 5, 6 og 10, Vearlia 18, 67 og Varåsen 38, 51, 81

*Saksnummer 201708891-392*

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

Innspillet er sendt på vegne av flere beboere i Vearåsen syd på Vear. Området blir ikke direkte berørt av inngrep dersom bru velges. Imidlertid blir området indirekte berørt gjennom effekter for boområdet og trafikk på Fv 303.

Innsenderne mener bru mellom Ramberg og Smørberg er det beste alternativet.

Innsenderne mener de følgende elementene er viktige for utviklingen i sitt område (i prioritert rekkefølge):

- 1) Omlegging av Fv 303 forbi Vear  
Beboerne er bekymret for den antatt økte trafikken på Fv 303. merknaden inneholder forslag til omlegging av veien gjennom området. (se originaldokument)
- 2) Permanent løsning for Hogsnesbakken

Innsenderne beskriver den uholdbare situasjonen i dag, og uttrykker bekymring rundt det de anser som stor sannsynlighet for at løsning for Hogsnesbakken blir trukket ut av Bypakka dersom tunnelalternativet velges og det blir kostnadsoverskridelser i den forbindelse.

3) Forbedret tilknytning til øvrige deler av regionen, f.eks Re og Færder.

Innsenderne anser at en tunnelloøsning ikke vil bidra til å knytte Vearområdet tettere til Tønsberg sentrum, da området vil bli liggende på utsiden av ringveien. En bru vil derimot knytte Vear både til Tønsberg sentrum og til Teie, og sykkelavstandene vil bli vesentlig forkortet. De mener at en bru-løsning vil øke attraktiviteten til Vearområdet da det blir inkludert i en utvidet ringvei med flere akser inn mot sentrum.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Innspillet tas til orientering. Det inneholder argumentasjon for brualternativet som tas med i inn i vurderingen når løsning skal velges.

Flere av innspillene tas med videre til reguleringsplanfasen dersom bru blir valgt.

For øvrig vises til innledende kapittel, Tema 3 Lokalmiljø og 9 Lokale og regionale virkninger.

### **3.6.308 Main Eldre Eriksen**

*Saksnummer 201708891-394*

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

Innsender ønsker ingen av løsningene. Ønsker derimot utvidet eller ekstra overfart ved Kanalbrua eller på østsiden for bruk av Ringveien med utvidelse og Frodeåstunnelen, som allerede er klar med firefelts vei, deretter utvidelse av Semslinna til fire-felt frem til E-18. Ønsker ingen rasering av Nøtterøy for en vei.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Viser til innledende kapittel Tema 1 Bakgrunn og tidligere utredninger

### **3.6.309 Line Hallenstvedt Bjørvik**

*Saksnummer 201708891-395*

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

Innsender foretrekker klart alternativet Kaldnes-Korten i tunnel. Alternativet med bru vil være fullstendig ødeleggende for bomiljø og natur på begge sider av fjorden. Hun kan heller ikke se at det vil gi den avlastningen av Kanalbroa som trengs. De fleste som reiser fra

Nøtterøy skal til Tønsberg og hvis det bygges bru, vil de uansett velge å bruke Kanalbrua. Veien til Smørberg vil være en unødvendig omvei.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

Viser til innledende kapittel 3 Lokalmiljø, kapittel Tema 5 Trafikk og Tema 6 Miljøtema

#### **3.6.310 Marianne Ludvigsen**

*Saksnummer 201708891-397*

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

Innsender mener at alternativ 11 500 hengebru Ramberg - Smørberg oppfyller målene i bypakka om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem.

Løsningen fører gjennomgangstrafikken utenom Tønsberg sentrum og legger godt til rette for eventuelle trafikkregulerende tiltak.

Hengebro mellom Ramberg - Smørberg skåner Ilene naturreservat, er mest robust mot naturhendelser som ekstremvær og ulykker som kan blokkere fastlandsforbindelsen.

Alternativ 11 500 er klart det beste valget både for bilister, syklistene og gående.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

Viser for øvrig til innledende kapittel Tema 4 Samfunnssikkerhet og beredskap og Tema 6 Miljøtema

#### **3.6.311 Bente Aarup Paulsen**

*Saksnummer 201708891-399*

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

Innsender foretrekker senketunnel Kaldnes-Korten. Mener at brualternativet ødelegger for fritidsaktiviteter i Vestfjorden.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering

Viser for øvrig til innledende kapittel Tema 6 Miljøtema

### 3.6.312 Jan Thomas Låhne

*Saksnummer 201708891-400*

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

Som næringsdrivende i Færder kommune hevder innsender at de foreliggende planene ikke er langsiktige i forhold til fremtidig utvikling, og at det er som å velge mellom pest og kolera med de to alternativene som ligger ute til høring. Han mener det er en dårlig løsning å legge fastlandsforbindelsen i nord, at dette begrenser tilgang til arbeidsmarkedet, og gir en kronglete, dyr og forurensende forbindelse. Han er skeptisk til tunnelen både med hensyn til byggefasens utfordringer med forurensede masser fra Kaldnes og skjulte kulturminner i mudderet samt driftsfasen. Han mener at kostnader ved prosjektet er for dårlig dokumentert, og utdyper forskjellige deler han mener mangler.

Han tror ikke at trafikken på Fv 303 vil øke så mye som utredningene viser, da det for mange vil være lite attraktivt å kjøre en vei med nedsatt hastighet og fartsdumper når alternativet er E18 med fire felt og 110 km/t fartsgrense.

Han synes bru er det beste av de to alternativene, som det beste av to onder

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

For utfyllende informasjon om påståtte mangler i utredningene vises det til innledende kapittel Tema 3 Lokalmiljø, 5 Trafikk, 6 Miljøtema, 7 Tekniske forhold, 8 Kostnader og finansiering, 9 Lokal og regional utvikling samt 12 Avklaringer i neste planfase.

### 3.6.313 Martin Hartmark Aas

*Saksnummer 201708891-401, 201708891-418*

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

Innsender ønsker senketunnel Kaldnes – Korten. Mener at brualternativet ødelegger bomiljøet på begge sider av fjorden med økt trafikk, støy og forurensing i tillegg til å gjøre uopprettelig skade på naturlandskapet.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

Det vises for øvrig til innledende kapittel 3 Lokalmiljø og kapittel 6 Miljøtema for utfyllende informasjon



### 3.6.314 Ingvart Hansen

*Saksnummer 201708891–402*

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

Innsender bor på Vear, og ønsker ikke at hengebrualternativet skal velges.

Han er skeptisk til trafikkberegningene og det de viser for Vearområdet og spesielt Fv 303.

Han stiller også spørsmåltegn ved støyberegningene.

Han mener at brualternativer fører med seg behov for bygging av nye veier i Vearområdet for at løsningen skal fungere og ikke belaste lokalmiljøet uakseptabelt.

Han foreslår flere alternative løsninger i dette området (se originaldokument)

Stiller spørsmålstegn ved nedbetalingstid på bare 15 år.

Han stemmer for å bygge tunnel (eller evt bru) fra Kaldnes til Korten for å unngå å berøre boligområder.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering.

En del av merknaden kan være innspill til neste planfase dersom brualternativet velges.

Når det gjelder nedbetalingstid, er 15 år standard for alle bompengefinansierte veiprojekter i Norge.

For øvrig vises til innledende kapittel Tema 1 Bakgrunn og tidligere utredninger, 3 Lokalmiljø, 5 Trafikk, 6 Miljøtema, 8 Kostnader og finansiering og 12 Avklaringer i neste planfase.

### 3.6.315 Kari Anne Kreutz og John A. Bryde

*Saksnummer 201708891–403*

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

Innsenderne har etter vurdering av høringsdokumentene, både målsettinger, konsekvenser og muligheter, kommet til at de støtter tunnel Kaldnes–Korten.

De mener denne løsningen best avlaster bymiljøet i Tønsberg og på Teie for biltrafikk. De påpeker at den økende biltrafikken gjennom flere år har hatt en negativ påvirkning på bomiljø og omgivelser og forhold for gående og syklende i Teieområdet.

De mener at en ny løsning for fastlandsforbindelse gir en ny mulighet for bomiljø og handel på Teie, men at dette forutsetter at Smidsrødveien og Kirkeveien kobles sammen sør for Teie.

Med mange års erfaring fra handelsnæring og faglig rådgiver i bransjen er innsenderne ikke bekymret for at næringsgrunnlaget på Teie ved en ny forbindelse. Deres oppfatning er at det er handel i godt tilrettelagte og attraktive levende miljøer der det er lett å bevege seg mellom bygningene, som blir morgendagens vinnere. De savner imidlertid en gatebruksplan for Teie.

De mener at plandokumentene ikke gir tilstrekkelig dokumentasjon på at tunnel i korridor Kaldnes–Korten er å foretrekke fremfor bru i samme korridor. De er også overrasket over at støy ikke har fått en større plass, og at dette ikke er et eget effektmål. De savner en redegjørelse for hvordan ulike boområder blir berørt

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Det vises også til innledende kapittel Tema 1 Bakgrunn og tidligere utredninger, 3 Lokalmiljø, 5 Trafikk, og 12 Avklaringer i neste planfase. Gatebruksplan for Teie er under utarbeidelse. Når det gjelder støy, vil dette gås nærmere inn på i neste fase med lokaltilpassede støyreducerende tiltak. Det er ikke store forskjeller mellom de to alternativene

### **3.6.316 Pål Morten Hopen**

*Saksnummer 201708891–404*

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

Innsender er ikke tilfreds med de to gjenstående alternativene. Han mener det tidligere fremlagte østalternativet er det beste.

Av de to alternativene som er på høring anbefaler han tunnel Kaldnes – Korten fordi:

- Bedre avlastning av Kanalbrua og sentrum
- Vesentlig færre boenheter blir berørt
- Kort vei til legevakt for utrykningskjøretøy
- Vegforbindelse mot jernbanestasjon
- Liten prisforskjell når alle tilleggsutgifter tas med, f.eks Vear
- Løsningen som gir best måloppnåelse for de punktene han mener er de viktigste

Innspill dersom hengebru velges:

- Dagsonene mellom tunnelene under Teieskogen og gjennom Rambergåsen må omgjøres til overbygd miljøtunnel for å skjerme boligområdet.
- Ramdalveien vil få en dramatisk trafikkøkning når Kaldnes vest blir utbygd. Redd for at tungtransport fra Kaldnes vil bruke bru fremfor å kjøre gjennom sentrum.
- Mener at det må være et krav når bomstasjoner skal plasseres at det ikke blir en ufordelaktig løsning for beboerne i Færder. Opptatt av at alle skal være med å betale. Foreslår å innføre en slags filtrering i bompengerekravingen ved at personer registrert i Færder slipper å betale på vei ut fra Nøtterøy over brua.

Innspill ang. Kolbergområdet:

- Mener Øgård sveien ville være bedre egnet som tverrforbindelse siden denne ligger lenger nord

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering.

Det vises til innledende kapittel Tema 1 Bakgrunn og tidligere utredninger, 3 Lokalmiljø, 5 Trafikk og 8 Kostnader og finansiering.

#### 3.6.317      Mona Gramer

*Saksnummer 201708891-405*

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

Innsender mener det bør velges en billigere løsning enn de foreliggende alternativene. Påpeker at køene ikke er problematiske, og at Tønsberg ikke er en storby. Foreslår ulike tiltak, bl.a ulik arbeidstid og rushtidsavgift for å spre trafikken over et større tidsrom morgen og ettermiddag.

Foreslår videre at det bygges en parallell bru ved Kanalbrua og at Ringveien, Nedre Langgate og Stoltenbergsgate blir enveiskjørt for å lette gjennomkjøringen i Tønsberg for trafikk fra Færder. Foreslår også bygging av tunnel på Træleborg for å spare boligområder og våtmarksområder. Mener en slik løsning vil spare verneverdige områder. Ødeleggelse av utsikt eiendommer vil også unngås.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Det vises til innledende kapittel 1 Bakgrunn og tidligere utredninger og kapittel 2 Miljøvennlig transport. Øvrige innspill tas til orientering.

#### 3.6.318      Merethe Bjønnes

*Saksnummer 201708891-406*

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

Innsender, som har erfaring som pendler, ønsker at tunnelalternativet velges. Mener at dette er best for de fleste i Færder kommune og for de som skal raskest mulig til E18. Mener det tar lenger til å kjøre over brua enn å kjøre tunnelen.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering

### 3.6.319 Sten Hernes og Richard Fossum

*Saksnummer 201708891-408*

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

Innsenderne mener at ingen av de to utvalgte alternativene kan gjennomføres uten store tekniske, økonomiske, miljømessige og sosiale utfordringer, og at de er ikke akseptable.

De mener at begrepet Bypakke Tønsbergregionen er feil, siden dette er et lokalt Tønsbergprosjekt og ikke et regionprosjekt. De mener også at like gode eller bedre alternativer er sjaltet ut på et alt for tidlig tidspunkt. De savner en full konsekvensutredning for en tunnelløsning fra Borgheim til E18 over/under Stokkelandet. De mener dette ville være langt gunstigere økonomisk.

#### Alternativ 16730 (senketunnel Kaldnes – Kortén)

Innsenderne stiller flere spørsmål rundt hvordan tunnelen skal bygges, hvilke erfaringer SVV har med denne typen anlegg og hvordan forurensede masser skal håndteres og deponeres. De påpeker videre flere utfordringer ved alternativet i forhold til stabilitet, utgraving av sjøbunn med sårbare naturverdier og stort potensiale for marinarkeologiske funn. De mener tunnelen gjennom Teieskogen har knapp overdekning og at mange eiendommer må rives.

Trafikkmessig er de bekymret for at det på Kortensiden, med tre rundkjøringer tett på hverandre, og enda flere før en når E18, blir en opphopning av trafikk, også gjennom senketunnelen og inn i teieskogtunnelen i rushtiden.

#### Alternativ 11500 (hengebru Ramberg – Smørberg/Vear)

Påpeker at hengebrua er lavere enn Kystverkets anbefalinger, og at en heving til anbefalt høyde vil medføre dramatiske terrenginngrep og enda flere ødelagte eiendommer. Innsenderne mener at plasseringen av rundkjøringer på hver side av brua med påfølgende tunneler vil føre til store kødannelser innover i tunnelene eller over hengebrua. Også her mener innsenderne at tunnelene har lav overdekning, og at mange eiendommer ødelegges eller får sterkt forringet nærmiljø.

Innsenderne ser at tunnelen gjennom Hogsnesåsen muligens vil bedre trafikksituasjonen her, men også her er de kritiske til plassering av rundkjøringer, tunnelens retning, og de trafikale utfordringer de ser for seg.

#### Andre løsninger og muligheter

Siden innsenderne mener de to foreliggende alternativene ikke er realistisk gjennomførbare foreslår de å få med i vurderingen flere og bedre alternativer. De taler varmt for en senketunnelløsning fra Hella til Stokke. (Detaljert beskrivelse i originaldokument) De mener denne løsningen svarer bedre på alle målene enn alternativene som er på høring, at anleggsfasen vil være betraktelig enklere og mindre belastende for bomiljøene, og at kostnadene vil beløpe seg til ca halvparten av det rimeligste av de to høringsalternativene.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, lokalmiljø, trafikk, naturmangfold, kulturmiljø, anleggsfasen, seilingshøyde, kostnader og finansiering samt detaljer som hører hjemme i neste planfase. Disse innspillene er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 3 Lokalmiljø
- Tema 5: Trafikk
- Tema 6 Miljøtema
- Tema 7 Tekniske forhold
- Tema 8: Kostnader og finansiering
- Tema 12 Avklaringer i neste planfase

### **3.6.320 Rolf S. Grundersen og Kirsti Fønhus**

*Saksnummer 201708891-409*

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

Innsenderne, som bor i Teglhagen, mener bru er det beste alternativet av økonomi- og naturhensyn. De støtter Nordbyen Vels høringsuttalelse fra 21.januar, og understreker viktigheten av at dette eldste boområdet i byen blir bevart. De påpeker også at Byfjorden nå er truet av både veg og jernbaneutbygging, og mener at Byfjorden må bevares ut fra økologiske, historiske og andre forhold, som Ramsarkonvensjonen.

Flere momenter i uttalelsen:

- Byfjorden og Ramsarområdet er svært viktige for Norges eldste by, og man bør hindre en visuell, historisk og naturmessig ødeleggelse av dette området.
- Støtter det faglige innspillet fra ornitologene, som sterkt advarer mot tunnelloesningen, som vil medføre ødeleggelse av fjordbunnen/økologiske forhold og derved utfordrer bestemmelsene i Ramsarkonvensjonen
- Viser til at brualternativet er en sikrere økonomisk investering enn tunnel. Tunnel har en rekke ukjente faktorer som kan øke investeringsbehovet betydelig, som grunnforhold, behov for arkeologiske utgravinger, deponering av masser, ukjente fjellarter, ukjente virkninger på økologiske forhold mm.
- Mener at bysenteret og handelen er best tjent med at trafikk som ikke skal til sentrum blir lagt i god avstand fra sentrum, slik at begge grupper, både de som skal til sentrum og de som ikke skal dit kommer raskest mulig dit de skal.
- Synes det er uheldig at trafikken samles i Kjellekrysset, som risikerer å bli en flaskehals og også medfører behov for utvidelse av tilfartsveiene.
- Mener det er uheldig å velge fastlandsforbindelse uten å ha oversikt over alternativene for ny jernbanetrasé og at dette er delt i to prosesser. Uttrykker også

bekymring rundt involveringen av sentrale myndigheter i jernbaneprosessen og mener dette undergraver befolkningens påvirkningsmulighet.

- Tar opp spørsmålet ang. fremtidens transportløsninger, og undrer om man i stedet for å velge de mest kostbare løsningene for et transportmønster som er i sterk endring heller kunne startet med mindre kostbare prosjekter som det uansett vil bli behov for i fremtiden, om man velger bru eller tunnel, f.eks utvidelse av Semslinna. De foreslår at også østalternativet vurderes.
- De ønsker at det sees på løsninger som kan overføre trafikk fra privatbil til kollektiv/sykkel/gange. F.eks ved tidsstyrte bompenger mot sentrum, men fritak for gjennomgangstrafikk Ved Nnedsatte priser og bedret kollektivtilbud. Ved tilpasning av sykkelstier der det er mulig innenfor nåværende veisystem
- Henstiller politikerne om å ikke «leke» med folks penger og maner til måtehold.
- Understreker at de er mot tunnel, men dersom dette blir valgt vil de komme med innspill til forhold i neste fase:
  - Forurensing
  - Tilkomstveier, plassering av rundkjøringer og påkjøringsfelt
  - Plassering av veier og tunneler i forhold til sjøutsikt fra eksisterende/nye boliger
  - Tilgang til Byfjorden
  - Verving av Grevestien
  - Lekeplasser
  - Deponier for masser fra fjordbunnen

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering. Merknaden inneholder flere synspunkt som deles av utrederne av ulike tema i konsekvensutredningen. Disse momentene vil være viktige deler av beslutningsgrunnlaget når alternativ skal velges.

Mange av tiltakene i Bypakka vil være avhengige av ny fastlandsforbindelse for at de kan gjennomføres. Det arbeides imidlertid med tiltak som kan igangsettes før den nye forbindelsen er på plass.

Punktene som innsender nevner som aktuelle temaer å ta opp i neste fase dersom tunnel blir valgt, er notert.

Se for øvrig innledende kapittel Tema 1 – 12

### 3.6.321 Olaf Randall Fjeld

*Saksnummer 201708891-411*

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

Innsender er vokst opp i Nordbyen, og er godt kjent i nærområdet. Han er bekymret for den nordlige tunnelåpningen til senketunnelen. Han påpeker at dette er et område som er et populært friområde for flere grupper av befolkningen. Det er et av få offentlige sentrumsnære friområder ved vannet, og han er redd området blir forringet av trafikkstøy hvis tunnel velges.

Han sier også at området med ålegress nær tunnelåpningen på Korten er gyteområde for sjørret. Han er bekymret for at anleggsarbeidet skal forandre og forringe vannkvalitet og grunnforhold slik at det får negative konsekvenser llene Nasjonalpark og for livet i sjøen ved Korten.

Dersom avgjørelsene likevel faller på tunnel mener han at de negative konsekvensene tidligere nevnt kan begrenses ved at tunnelåpningen på Korten trekkes lenger inn på land.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Friluftskvalitetene på Korten er notert og likeså forslaget om å trekke tunnelåpningen lenger inn på land på Korten dersom tunnel blir valgt.

Når det gjelder sjørret, er det ikke riktig at området i nærheten av tunnelåpningen er gyteplass for sjørret. Dette er likevel et viktig område for ålegress, og dermed som leve- og beiteområde for mange arter.

Det vises til innledende kapittel tema 6 Miljøtema og Tema 12 Avklaringer i neste planfase.

### 3.6.322 Iraj Givechi

*Saksnummer 201708891-413*

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

Innsender anbefaler tunnel Kaldnes-Korten. Mener at behov for fastlandsforbindelse ikke blir løst ved en forbindelse over til Smørberg og at brua vil medføre mye støy i fjordområdet og på begge sider av brua.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Viser også til innledende kapittel Tema 3 Lokalmiljø

### 3.6.323 Aage O. Ødegaard

*Saksnummer 201708891–415*

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

Innsender anbefaler bru. Er negativ til tunnel fordi dette alternativet medfører at Agility Subsea Fabrication på Kaldnes må legge ned driften. Ønsker å opprettholde industri i Tønsberg, og påpeker at Agility har 300 ansatte.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering.

Fremtiden til Agility er uansett usikker på Kaldnes da grunneier har sagt opp avtalen med bedriften fra 2024. Men pr i dag ligger området inne i kommuneplanen som industriområde.

### 3.6.324 Sigmund Sontum

*Saksnummer 201708891–416*

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

Innsender ser frem til at Nedre Langgate stenges for trafikk med alle de positive effektene dette vil gi for byliv og kontakt mellom byen og sjøen. Foreslår også at jernbanestasjonen legges utenfor byen, men ser ikke at det er behov for ny jernbanetrasé for å korte reisetid. Ønsker en diskret tunnel mellom Nøtterøy og Tønsberg.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering

Det vises til innledende kapittel Tema 2 Miljøvennlig transport samt Tema 10 Jernbane

### 3.6.325 Martin Hartmark Aas

*Saksnummer 201708891–419*

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

Innsender anbefaler alternativet Kaldnes–Korten i tunnel. Mener brualternativet ødelegger bomiljøet på begge sider av fjorden med trafikkøkning, støy og forurensning.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering

Viser til innledende kapittel, Tema 3 Lokalmiljø



### 3.6.326 Ivar Jardar Aasen

*Saksnummer 201708891-419*

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

Innsender mener Bypakkeprosjektet er uakseptabelt for ham og familien, som bor på Nøtterøy. Hen synes ulempene for Nøtterøysamfunnet og kostnadene er for store. Ønsker å stoppe prosjektet.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Tas til orientering

### 3.6.327 Tore Moskvil

*Saksnummer 201708891-420*

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

Innsender, som bor i Munkerekka, har ikke tillit til konsekvensutredningen for temaet kulturmiljø, hvor hengebru rangeres som langt mer positivt enn senketunnel. Han mener de høye tårnene på en hengebru vil være betydelig mer forstyrrende for Slottsfjellet og byen enn landtungen som stikker ut i Byfjorden fra Kaldnes.

Hen hevder videre at det ikke vil være mulig å redusere den negative visuelle effekten fra brutårnene, mens det vil være store muligheter til å minimere den negative effekten av rampenedføringen til senketunnelen. Han lanserer et konkret forslag om å utforme betongkonstruksjonene som vikingskip. (vedlagt skisse)

Han utdyper i innspillet de negative sidene som han mener hengebrua har i forhold til senketunnelen og håper at hans innspill vil endre rangeringen mellom de to alternativene.

Innsender mener også at en seilingshøyde på 40 m under hengebrua er problematisk. Han er bekymret for at Tønsberg havn stenges for all fremtid for store fartøy, som Statsråd Lemkuhl og andre store seilskip og ikke minst for større cruiseskip, som er for store til å snu i Byfjorden.

Han har oppfattet av hovedrapporten at senketunnelen scorer best på de fleste tema bortsett fra kulturmiljø.

Som beboer i Munkerekka mener han at han blir berørt av begge alternativ, men aksepterer fullt ut at vi trenger en ny fastlandsforbindelse og er klar på at senketunnelen må velges.

Han sier at dette synet deles av 95 % av oppmøtte personer på møte i Munkerekka vel i januar i år.

### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering.

Det vises til innledende kapittel, Tema 6 Miljøtema, underpunkt Kulturmiljø og Tema 7 Tekniske forhold, underpunkt Seilingshøyde.

For øvrig er det ikke riktig at senketunnel kommer best ut på de fleste tema i konsekvensutredningen. I den samfunnsmessige analysen, som innbefatter ikke prissatte og prissatte konsekvenser, kommer derimot hengebrua klart best ut. Når det gjelder andre samfunnsmessige forhold heller disse i retning av senketunnel, men ikke like tydelig som den samfunnsøkonomiske analysen peker på brualternativet.

### 3.6.328 Monica Aune

*Saksnummer 201708891-424*

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

Innsender, som bor i Ramberg terrasse, anbefaler tunnel Kaldnes-Korten. Hun mener dette alternativet avlaster Kanalbrua best og at brualternativet ødelegger bomiljøene på begge sider av fjorden med trafikkøkning, støy og forurensning.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering. Det vises for øvrig til innledende kapittel Tema 3 Lokalmiljø

### 3.6.329 Steinar Helgerud

*Saksnummer 201708891-429*

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

Innsender, som har hytte på Tjøme, mener at det mest fornuftige er hengebrualternativet Ramberg – Smørberg.

#### **Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden tas til orientering.

### 3.6.330 Kjell Schulstock

*Saksnummer 201708891-432*

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

Innsender mener at det som det ikke er plass til på bakken, kan bygges i høyden. Han foreslår at det bygges en bilvei på piler, slik at veien får to plan, fra Hvalenkrysset i Tønsberg til Teiehøyden på Nøtterøy. På bakkeplan kan trafikken gå som før, men med mindre kø. I den nye 2.etasjen kan bilene kjøre direkte til Hvalenkrysset uten å bli heftet i kryss og rundkjøringer og måtte vente på forgjengere og syklister.

**Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:**

Merknaden inneholder innspill til løsninger som er vanskelig forenlig med de forslagene som ligger ute til høring. Tas til orientering, og viser til innledende kapittel Tema 1 Bakgrunn og tidligere utredninger.

FORELØPIG

