

Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme

Merknadsbehandling etter
høring av planforslaget



Forord

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

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

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

Det kom inn over 400 innspill til planforslaget. Denne rapporten inneholder et sammendrag av hvert av innspillene som er kommet inn, samt en kommentar fra Bypakke Tønsberg-regionen. Alle innspillene er i tillegg å finne i sin helhet i rapporten «Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme – Høringsinnspill».

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

Innhold

1	Innledning	16
1.1	Merknader som fører til endringer	16
2	Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema	17
2.1	Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger	17
2.1.1	Grunnlag for Bypakke Tønsberg-regionen og ny fastlandsforbindelse	17
2.1.2	Mål for bypakke og fastlandsforbindelsen	18
2.1.3	Vestfjordforbindelsen og parallell kanalbru/Østalternativet	18
2.2	Tema 2: Miljøvennlig transport	20
2.2.1	Samlet virkemiddelbruk i Bypakke Tønsberg-regionen	20
2.2.2	Klimagassutslipp	21
2.2.3	Målkonflikter	21
2.3	Tema 3: Lokalmiljø	22
2.3.1	Nærmiljø og boområder på Ramberg/Kaldnes og Munkerekkeveien	22
2.3.2	Nærmiljø og boområder på Vear	22
2.3.3	Kolberg-området	23
2.3.4	Støy og forurensning	23
2.4	Tema 4: Samfunnssikkerhet og beredskap	24
2.4.1	Samfunnssikkerhet/beredskap	24
2.5	Tema 5: Trafikk	24
2.5.1	Valg av veistandard	24
2.5.2	Tverrforbindelse på Nøtterøy	25
2.5.3	Tilknytning til E18	26
2.5.4	Hogsnesbakken og fv. 303	27
2.5.5	Kjellekrysset	27
2.5.6	Veikapasitet	28
2.5.7	Fremkommelighet for næringstransport og miljøvennlig transport/avlastning av Kanalbrua	28
2.5.8	Trafikkregulerende tiltak	28
2.6	Tema 6: Miljøtema	29
2.6.1	Landskapsbilde	29
2.6.2	Friluftsliv	29
2.6.3	Naturmangfold	29
2.6.4	Kulturmiljø	30

2.6.5	Beslag av dyrka mark	30
2.7	Tema 7: Tekniske forhold	31
2.7.1	Anleggsperioden	31
2.7.2	Seilingshøyde	31
2.8	Tema 8: Kostnader og finansiering	32
2.8.1	Kostnader og usikkerhet	32
2.8.2	Føringer fra Samferdselsdepartementet	34
2.8.3	Bompenger og finansiering	35
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	38
2.12.1	Plannivå – hva fastsettes på hvilket nivå	38
2.12.2	Økonomisk kompensasjon for tap av verdi på eiendom	38
3	Merknader til planforslag med kommentarer	41
3.1	Offentlige instanser	41
3.1.1	Fylkesmannen i Vestfold	41
3.1.2	Politiet – Sør-Øst Politidistrikt	42
3.1.3	Fiskeridirektoratet	43
3.1.4	Riksantikvaren, Norsk Maritimt Museum (NMM) og Kulturarv Vestfold fylkeskommune	43
3.1.5	Norges vassdrags- og energidirektorat NVE	47
3.1.6	Bane NOR	47
3.1.7	Kystverket Sørøst	49
3.1.8	Sandefjord kommune	50
3.1.9	Vestfold Interkommunale Brannvesen IKS	51
3.1.10	Vestfold Vann IKS	52
3.1.11	Miljørettet Helsevern Vestfold	52
3.2	Foreninger og organisasjoner	55
3.2.1	Norges Lastebileier Forbund (NLF) Vestfold	55
3.2.2	Norges Automobil-Forbund (NAF)	55
3.2.3	Norsk Ornitologisk Forening (NOF)	56

3.2.4	Tunsberg Historielag.....	57
3.2.5	Tønsberg Næringsforening	58
3.2.6	Færder Næringsforum	59
3.2.7	Færder eldreråd	59
3.2.8	Naturvernforbundet i Vestfold.....	60
3.2.9	Jordvern Vestfold	61
3.2.10	Tønsberg Maritime kulturforum	62
3.2.11	Oslofjorden friluftsråd (OF).....	62
3.2.12	Forum for natur og friluftsliv Vestfold	63
3.3	Næringsdrivende og grunneiere	65
3.3.1	Kaldnes Media.....	65
3.3.2	Agility Subsea Fabrication	65
3.3.3	Kaldnes AS og Kaldnes Vest AS	66
3.3.4	Ramdal Gård AS	67
3.3.5	MAM Eiendom	67
3.3.6	Selvaag Bolig v/Rune Magnussen	68
3.3.7	Stamhuset Jarlsberg	69
3.3.8	Henning Solheim og Hanne Opseth, grunneiere av 51/112.....	70
3.3.9	Fosaas/Kjærnaas gård/Frogner gård.....	71
3.3.10	Jan Erik Høyslet	72
3.3.11	Gunnar Holmeng	72
3.3.12	Anne Britt Wiersholm Gauslaa og Øistein A. Gauslaa	73
3.4	Velforeninger, FAU, Skole	75
3.4.1	Nordbyen Vel	75
3.4.2	Glitre Boligsameie	75
3.4.3	OBOS – Kolberg Borettslag	76
3.4.4	Foreldregruppa for bygging av nye Labakken skole	76
3.4.5	FAU Vestskogen skole	77
3.4.6	Samarbeidsutvalget og FAU ved Vear skole	77
3.4.7	Vear Idrettsforening	78
3.4.8	Kjelle vel	79
3.4.9	Teglhagen Velforening	80
3.4.10	Vear og Rakkevik Vel, Østskogen borettslag og Myrhamna eierlag.....	82
3.4.11	Sørbyen velforening.....	84

3.4.12	Grindløkken borettslag	84
3.4.13	Teie Vel	86
3.4.14	Munkerekkeveien Vel.....	87
3.5	Politiske partier	89
3.5.1	Partiet De Kristne / Brødrene Freberg	89
3.5.2	Miljøpartiet De Grønne Færder	89
3.5.3	Færder Venstre.....	90
3.5.4	Re Venstre, Færder Venstre og Tønsberg Venstre	91
3.5.5	Miljøpartiet De Grønne Vestfold	92
3.5.6	Færder senterparti	94
3.6	Privatpersoner	97
3.6.1	Fritz Rye-Andersen	97
3.6.2	Peri Folke Knutsen	97
3.6.3	Vigdis Norveel Knutsen	98
3.6.4	Freddy Rasch-Olsen.....	98
3.6.5	Egil Koch	99
3.6.6	Renate Hirgum	99
3.6.7	Anne Mitsem Borgersen	99
3.6.8	Bjørn Borgersen	100
3.6.9	Else Berit Oserød	100
3.6.10	Roar Heggelund.....	100
3.6.11	Hege Tangstad	101
3.6.12	Trine M. Karlsen	102
3.6.13	Ole Petter Nyhagen.....	102
3.6.14	Alma Elise Myhre	102
3.6.15	Helge Brun.....	103
3.6.16	Arne Grimsø	103
3.6.17	Hanne Hagen	104
3.6.18	Kari W. Borge.....	104
3.6.19	Ola Gøthesen.....	105
3.6.20	Stig Ask	105
3.6.21	Vivian Bugge Sande	105
3.6.22	Svein Roar Lie	106
3.6.23	Carsten Olav Connolly	106

3.6.24	Magnus Eriksen	107
3.6.25	Bente Fekjær.....	107
3.6.26	Sverre Brydøy.....	108
3.6.27	Arne Bergan.....	108
3.6.28	Ole-Jacob Sørensen	109
3.6.29	Lkg. Gram@gmail.com.....	109
3.6.30	Hans Tankred Nilsen	109
3.6.31	Noralf Eik.....	110
3.6.32	Elisabeth Gundersen.....	110
3.6.33	Morten Gundersen	110
3.6.34	Jan Carlstedt.....	111
3.6.35	Marcel Saltnes	111
3.6.36	Geir Jegstad	111
3.6.37	Britt Amundsen.....	112
3.6.38	Mari Anne Mæle.....	112
3.6.39	Unni Hesby Johnsen.....	113
3.6.40	Paul Mathiesen	113
3.6.41	Kaare Omtvedt.....	113
3.6.42	Tor Agnar Carlstedt	114
3.6.43	Jens Egeberg.....	114
3.6.44	Harald Nansdal	115
3.6.45	Hallstein Jacobsen	115
3.6.46	Knut Arne Christiansen.....	115
3.6.47	Erik Gran	116
3.6.48	Steinar Gustavson.....	116
3.6.49	Reidulf Steinbakk.....	117
3.6.50	Silje Helén Moen	117
3.6.51	Stein Rune Røkenes	118
3.6.52	Espen Bolme Pettersen.....	118
3.6.53	Jarl Teig	118
3.6.54	Ove Salvesen	119
3.6.55	Einar Aaraas	119
3.6.56	Else Sofie Halvorsen.....	120
3.6.57	Vidar Sølling	120

3.6.58	Pål Halvorsen.....	121
3.6.59	Reidar Dahl Rasmussen	121
3.6.60	Erlend Vaule	122
3.6.61	Lisbet Glærum	122
3.6.62	Lars Fredrik Løvaas.....	122
3.6.63	Anonym.....	123
3.6.64	Øyvind Kristiansen.....	123
3.6.65	Kirsti Scisly	124
3.6.66	Jørund Sørensen	124
3.6.67	Kjell Vik	125
3.6.68	Kelvin Bass	125
3.6.69	Geir Øyvind Einarsen	125
3.6.70	Svein Edna	126
3.6.71	Åse Lundegaard.....	127
3.6.72	Anne Solem	127
3.6.73	Øyvind Sæther	128
3.6.74	Hilde og Dag Sundin.....	128
3.6.75	Bjørn Aril Næss.....	128
3.6.76	Geir Jordahl	129
3.6.77	Harald Halum	133
3.6.78	Gerd Beate Zeiffert.....	133
3.6.79	Finn Tore Knudsen	134
3.6.80	Jan Kittelsen	135
3.6.81	Bjørn Stian Lunden	136
3.6.82	Liv Sannum	136
3.6.83	Arne Johan Evensen	136
3.6.84	Dag Hopen	137
3.6.85	Morten Berntsen	137
3.6.86	Randi Hoel.....	138
3.6.87	Ole Hans Wallin	138
3.6.88	Kirsti Skontorp.....	139
3.6.89	Marianne Leisner	139
3.6.90	Carl Oscar Øhrn.....	139
3.6.91	Rixtus Zondag	140

3.6.92	Ernest Skontorp	140
3.6.93	Anne– Marie Corcoran Simonsen	140
3.6.94	Aud og Thore Christensen	140
3.6.95	Rolf Aage Jensen.....	141
3.6.96	Svein Rødland og Tone Winsnes Rødland.....	141
3.6.97	Kristine K.....	141
3.6.98	Anniken Rasch	142
3.6.99	Fred Arild Eek	142
3.6.100	Harald Thinn Syvertsen	143
3.6.101	Svein Aasen	143
3.6.102	Arne Danielsen Brattås	144
3.6.103	Grethe Danielsen	144
3.6.104	Brian T. D. Macleod	144
3.6.105	Jan Henrik Hvale	145
3.6.106	Ingrid Gulliksen	145
3.6.107	Arvid Ludvigsen.....	145
3.6.108	Arne Heilo	146
3.6.109	Marianne Evensen.....	146
3.6.110	Knut Rønning.....	147
3.6.111	Kaare Nicolay Bergløff	147
3.6.112	Cecilie Gjelsås	147
3.6.113	Håkon Ulltveit–Moe	148
3.6.114	Arild Hope	148
3.6.115	Henning Jørgensen og Anne Lund	148
3.6.116	Gunn og Arild Alfredsen	148
3.6.117	Arild Notland	149
3.6.118	Lisbeth Skamfer.....	150
3.6.119	Maria Magdalena Holth	150
3.6.120	Kjell Alpers	150
3.6.121	Sigrid Kåsin	151
3.6.122	Jan Bakkebø.....	151
3.6.123	Ragnhild Marie Næss	151
3.6.124	Tormod Fredriksen	151
3.6.125	Solveig Ekenes Fredriksen	152

3.6.126	Per– Gunnar Frogner	152
3.6.127	Viktor Tumanjan.....	153
3.6.128	Tom Olav Madsen	153
3.6.129	Steinar Gustavson.....	154
3.6.130	Hilde Ditmansen.....	155
3.6.131	Monika Larsen	155
3.6.132	Børge Breivik	155
3.6.133	Jon A. Andresen.....	156
3.6.134	Ellen–Mette Lauritzen	156
3.6.135	Grethe Behrens	156
3.6.136	Øystein Hovland	157
3.6.137	Kjell Grimmer	157
3.6.138	Arne Wilhelm Andersen	158
3.6.139	Reidar Vestby	158
3.6.140	Nicolai Grøterud	158
3.6.141	Siv Raade	159
3.6.142	Tor Nordve	159
3.6.143	Maria Kristina C. Augustin og Leif–Trygve Fjeld.....	159
3.6.144	Karin Lien	160
3.6.145	Cathrine Breivik	160
3.6.146	Astrid Evju	160
3.6.147	Henning Tveten Eriksen	161
3.6.148	Mona L. Eriksen	161
3.6.149	Magnus Bakken	161
3.6.150	Henrik Natvig	162
3.6.151	Gretha Schibbye.....	162
3.6.152	Torunn Hvale.....	163
3.6.153	Arvid Gyth–Dehli	163
3.6.154	Rune Flo	163
3.6.155	Rut Solvei Arheim	164
3.6.156	Bjørn Bro Sørensen	164
3.6.157	Irene Moskvil	164
3.6.158	Lars Saurdal.....	165
3.6.159	Inger–Mette Biong og Niels Ivar Yssen	165

3.6.160	Ole Petter Nyhaug.....	165
3.6.161	Jan Erik Borge	166
3.6.162	Gaute Nordbotten.....	166
3.6.163	Nicolai Vig	170
3.6.164	Anne Grethe og Arild Holmen	170
3.6.165	Bjørn Susæg	170
3.6.166	Rolf Wikran	171
3.6.167	Lita Tobiassen	171
3.6.168	Sverre Wiborg–Thune	171
3.6.169	Lucretia Udding	172
3.6.170	Johannes Solli Marthinsen.....	172
3.6.171	Stein Otto Myrlund	172
3.6.172	Ranveig Nordskog	173
3.6.173	Kristian Grytnes.....	173
3.6.174	Kurt Kristensen.....	174
3.6.175	Rainer Off.....	174
3.6.176	Anne Gunn Akselsen.....	174
3.6.177	Søren B. Nissen og Else Paulsen.....	175
3.6.178	Line Hafstad	175
3.6.179	Christopher Hauan	175
3.6.180	Linda Oddenes.....	175
3.6.181	F.O. Lyngaas.....	176
3.6.182	Svend Erik Andersen	176
3.6.183	Martin Vestby	176
3.6.184	Odd Svang–Rasmussen.....	177
3.6.185	Anne–Marie og John–Kristian Kristensen	178
3.6.186	Gunnar Monrad Jacobsen.....	178
3.6.187	Grethe Jørnsen.....	179
3.6.188	Bing Li Kittilsen.....	179
3.6.189	Gunnar Skorgenes	179
3.6.190	Sidsel og Tom Gjertsen.....	180
3.6.191	Greta Martinsen.....	181
3.6.192	Terje Hansen	181
3.6.193	Jens Martin Jørnsen.....	182

3.6.194	Ole Ivar Mikalsen	183
3.6.195	Simen Evensen.....	183
3.6.196	Nils Braaten	183
3.6.197	Birger Hoivang.....	184
3.6.198	Ann-Kristin Sanne	184
3.6.199	Kari Joukoff	184
3.6.200	Alf Kristian Johnsen	185
3.6.201	Gunnar Bengson	185
3.6.202	Magne Larsen	185
3.6.203	Else og Bent Andersen	185
3.6.204	Ruth S de Carvalho	186
3.6.205	Andreas Bjørnson	186
3.6.206	Tor Todesen	186
3.6.207	Tora Marie Myreng	187
3.6.208	Elisabeth Karlsen	187
3.6.209	Aud og Lars Bergerud	187
3.6.210	Grete Stensbøl	188
3.6.211	Ole Bjørn Holta Skahjem	188
3.6.212	Erik Borchgrevink.....	189
3.6.213	Børre Mathisen	189
3.6.214	Berit og Terje Borsheim	189
3.6.215	Hans Kristian Stene.....	190
3.6.216	Solveig Kanten.....	190
3.6.217	Audun Nordbotten.....	190
3.6.218	Björg H Reppen.....	191
3.6.219	Kjetil Johan Salmilla	191
3.6.220	Liss Mikalsen	191
3.6.221	Ingrid Severinsen	192
3.6.222	Geir Daler	192
3.6.223	Oddrun Elmer	192
3.6.224	Dominique JP Duc.....	193
3.6.225	Kate Egerton.....	193
3.6.226	Hermon Hay	194
3.6.227	Kari Axelsen Diederich	194

3.6.228	Bjørnar Torgersen.....	195
3.6.229	Eva Langli Torgersen	195
3.6.230	Rune Kittelsen	195
3.6.231	Rønnaug Andersen	197
3.6.232	Rune Øverland	197
3.6.233	Jan Bratterud	198
3.6.234	Kari Roe	199
3.6.235	Eldar Dybvik	199
3.6.236	Arild Bergum Hansen	199
3.6.237	Turid Hansen	200
3.6.238	Synnøve og Clas Olsen	200
3.6.239	Inger Kari Stensvold.....	201
3.6.240	Per Olaf Fjeld	201
3.6.241	Marianne B. Christensen	202
3.6.242	Merete Hallenstvet.....	202
3.6.243	Ole Magnar Brynjulfsen.....	203
3.6.244	Øyvind Kristiansen.....	203
3.6.245	Jon Willy Elmer	203
3.6.246	Tove og Anders Gerhard Norstrøm og Eva og Nils Andersen	204
3.6.247	Wenche Hoel Grennes	204
3.6.248	Ann Norderhaug	205
3.6.249	Birgit og Bjørn Haugstad.....	205
3.6.250	Gunnar Hegg	206
3.6.251	Liv Hallenstvedt	206
3.6.252	Svein N. Larsen	207
3.6.253	Pål-Espen Tannmand.....	207
3.6.254	Ragnhild A. Jordtveit og Johan A. Jordtveit.....	208
3.6.255	Vibeche Hamrell	209
3.6.256	Ragnar Torgersen	209
3.6.257	Nina Lønningdal	209
3.6.258	Øivind K. Røed.....	210
3.6.259	Nora Aas.....	211
3.6.260	Jens Fyhn	211
3.6.261	Tonje Økland	211

3.6.262	Kristin Malnes Rygg	212
3.6.263	Irinia Lisauskiene	212
3.6.264	Tor Bergersen og Eli Bergersen	213
3.6.265	Anna M. Fossaas	213
3.6.266	Stein Gusdal	213
3.6.267	Torill og Hans Petter Johansen, Isabel og Inge Solhaug, Hanna Marie og Petter Mølmen, Marit Ludahl Urnes og Thomas Urnes, Siv Raade.....	214
3.6.268	Randi Litleskare	214
3.6.269	Michael Riis Schreiber	215
3.6.270	Joachim Bræk Poppe–Holmdahl	215
3.6.271	Tormod Ravndal	217
3.6.272	Norvald Fuglestrand	218
3.6.273	Torkel Vang	218
3.6.274	Therese Aasgaard.....	218
3.6.275	Reidun Ellingsen	219
3.6.276	Bernt Lie	219
3.6.277	Andreas Wollan.....	219
3.6.278	Stig Sudenius Braa	220
3.6.279	Tine Holth Brun	221
3.6.280	Kjetil Berntsen og Mette Paulin–Poulsen	221
3.6.281	Walmestad og Corneliussen.....	222
3.6.282	Marianne G. Berg	224
3.6.283	Øyvind Reppen	225
3.6.284	Katarina Wang	225
3.6.285	Svenn Richard Mathisen.....	225
3.6.286	Jan Espen G. Berg	226
3.6.287	Line Kristin Johnson.....	226
3.6.288	Jan Kristian Amundsen	226
3.6.289	Vidar Bjønnes	227
3.6.290	Dag Daler	227
3.6.291	Jarl Teig	228
3.6.292	Jan Arild Lier.....	229
3.6.293	Smidsrødveien 30, 32 og 35, og Lundgaardveien 1, 3 og 5.....	229
3.6.294	Trond Bakke	230

3.6.295	Rune Aune	231
3.6.296	Daniel Wikstøl.....	231
3.6.297	Lars Bill.....	232
3.6.298	Aina Lium	232
3.6.299	Steinar Myklebust	232
3.6.300	Erik H. Helle.....	233
3.6.301	Carl Fredrik Normann	233
3.6.302	Marina S. Holm Øderud.....	234
3.6.303	Svein Otto Corneliussen.....	234
3.6.304	Håvard Tombre Aas	236
3.6.305	Steinar Helgerud.....	236
3.6.306	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	237
3.6.307	Main Eldre Eriksen	237
3.6.308	Line H. Bjørvik	238
3.6.309	Marianne Ludvigsen.....	238
3.6.310	Bente Aarup Paulsen	239
3.6.311	Jan Thomas Låhne	239
3.6.312	Martin Hartmark Aas	240
3.6.313	Ingvart Hansen	240
3.6.314	Kari Anne Kreutz Bryde og John A. Bryde.....	241
3.6.315	Pål Morten Hopen	242
3.6.316	Mona Gramer.....	243
3.6.317	Merethe Bjønnes.....	243
3.6.318	Sten Hernes og Richard Fossum	243
3.6.319	Rolf S. Grundesen og Kirsti Fønhus.....	245
3.6.320	Olaf Fjeld	246
3.6.321	Iraj Givechi	247
3.6.322	Aage O. Ødegaard	247
3.6.323	Sigmund Sontum	247
3.6.324	Ivar Jardar Aasen	248
3.6.325	Tore Moskvil.....	248
3.6.326	Monica Aune.....	249
3.6.327	Kjell Schulstock	249

1 Innledning

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

To alternativer har vært ute på høring; alternativ 11 500 hengebru 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 igjen i høringsinnspillene, har prosjektet valgt å ta inn et innledende kapittel i denne sammendragsrapporten hvor disse ulike temaene omtales. Det er ikke tenkt at dette kapittel skal leses i sin helhet, men at man kan finne de temaene man 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 miljørettet helsevern, NVE og kulturarv. Det er også kommet inn forslag om en mindre justering av planavgrensningen. Disse endringene foreslås tatt inn.

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 man kan finne de temaene man 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 rullering av Nasjonal transportplan (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». Dette konseptet bygget best 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 Møreforsking fikk oppdraget med å gjennomføre kvalitetssikring av KVVUen (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 KVVU, 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 (KVVU) 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.

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 samfunnsmål 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

Alternativene 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 kollektivtraséer og å imøtekomme næringslivets transportbehov. Ringveikonseptet løser gjennomgangstrafikken bedre enn de andre 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 likelydende 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-/sykkelsystemer.
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. Bompengerekravet 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 at en helhetlig transportløsning for Tønsberg-regionen i vesentlig grad finansieres med bompenger.

Metier og Møreforsking 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 KUVens hovedrapport (2013) 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».*

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

Årsaken til at Kollektiv- og sykkel-konseptet ikke nådde opp ble i KUVen 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 CO₂-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 personbiltrafikken, trafikksikkerheten på den nye vegforbindelsen, fremtidig behov for kapasitet på veinettet og fleksibiliteten og muligheten til å styre trafikken. Både veiens 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-feltsvei vil ha en begrenset kapasitet og vil kunne gå ut over trafikksikkerheten 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. Kostnadsmessig vil det da være liten forskjell på en tunnel for 2 og 4 felt.

En 4-feltsvei 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-feltsvei 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 trafikksikkerhet, 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 Kanalbrua 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 trasé fra Bekkeveien til Kolberg er vurdert opp mot bruk av dagens Tanstadvei lenger ut på Nøtterøy. Under arbeidet med kommuneplanen i Færder kommune ble Bekkeveien pekt på som tverrforbindelse mellom Smidsrødveien og Kirkeveien, og tverrforbindelse i Bekkeveien ble 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 innfartsårene på Nøtterøy. Endelig løsning må vurderes i arbeidet med reguleringsplan.

Det er kommet inn innspill i høringen mot denne løsningen, og flere ønsker Tanstadveien 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). Retningslinjer på vedtakstidspunktet for reguleringsplanen legges til grunn.

2.4 Tema 4: Samfunnssikkerhet og beredskap

2.4.1 Samfunnssikkerhet/beredskap

Ut fra et rent sikkerhetsperspektiv basert på summen av ti vurderte faktorer, rangeres 16730 (korridor 2) som bedre enn 11500 (korridor 1). 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 personbiltrafikken, 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 trafikk sikkerheten 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 trafikk sikkerhet, 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 innfartsvei 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 Færder 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/Føynland via Smidsrødveien skal belyses. I Nøtterøy (Færder) kommunes kommuneplan er det avsatt hensynssone for ny vegtrasé mellom Smidsrødveien og Kirkeveien ved Kolberg, via Bekkeveien. Denne traséen 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. 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 som den er vist i Færders kommuneplan

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 innfartsårene på Nøtterøy. Endelig løsning må vurderes i arbeidet med reguleringsplan.

Det er kommet inn innspill i høringen mot denne løsningen, og flere ønsker Tanstadveien 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 er under utarbeidelse.

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 tunnellsøsningen. 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 dagens situasjon; 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 man 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 morgenrushet 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 nullvekst-målet. 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 fritidsbåter 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 friluftsanser 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.

Hengebrualternativet 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.

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 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, trafikk sikkerhet, 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 11 500 hengebru er vurdert til å være et normalt anlegg.

Undersjøisk tunnel skiller 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 kjøreveien og bygging av 6 meter 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 gravmassene, 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 kontraktsmessig i forhold til entreprenørene som skal gjennomføre prosjektet. På nåværende tidspunkt er det ikke mulig å anslå hva dette kan dreie seg om kostnadsmessig.

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 profitere 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 11500 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 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 undersjøisk 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 11 500 vil gi et 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 traséer 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 iallfall 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 reisealternativer. 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 vei eller bane, men ikke angi detaljert utforming av veien. 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 veiforbindelse. Detaljeringen i reguleringsplanen av vei, tunnel, kryss, gang- og sykkelveier, støyskjerming, terrengtilpasning, avkjørselsreguleringer m.m. må utformes og planlegges innenfor denne hensynssonen. Veianleggets 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 veiutbygging 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 veitiltaket, vurderes det et opplegg for tidlig innløsning i kommunal regi.

3 Merknader til planforslag med kommentarer

3.1 Offentlige instanser

3.1.1 Fylkesmannen i Vestfold

Saksnummer 201708891-40

Sammendrag av innspill til planforslag:

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

- Alternativ 11 500 oppfyller målene i bypakka om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem. Løsningen fører gjennomgangstrafikken klart og tydelig utenom Tønsberg sentrum, og legger godt til rette for eventuelle trafikkregulerende tiltak.
- Alternativ 11 500 kommer klart best ut når det gjelder de ikke-prissatte konsekvensene, dvs. for naturmiljø, landskap, kulturmiljø og nærmiljø/friluftsliv.
- Alternativ 11 500 skåner Ilene naturreservat og Ramsar—område samt sjøbunnen utenfor reservatet for inngrep. Alternativ 16 730 Kaldnes–Korten har klart negative effekter for de internasjonale naturverdiene i naturreservatet, og for viktige marine naturtyper utenfor reservatet. Senketunnelen kan berøre inntil 15 dekar av sjøbunnen i reservatet.
- Alternativ 16 730 Kaldnes—Korten vil innebære permanent beslag av et viktig beite- og oppholdsområde for fugl nord for Kaldnes. Nedkjøringsrampen til 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 Stoltenberg gaten 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 Smørbergsiden. Alternativ 16730 senketunnel medfører store inngrep i naturtypene ålegrasseng 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 ålegrasseng, 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 ålegrasseng og bløtbunnsområder i traséen 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 Tønsberghus (Slottsfjellet)

enn alternativ 11500 i korridor 1. Et av alternativene Bane Nor 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 Tønsberghus og middelalderbyen og samlet medføre store inngrep i landskapet og utfordre kulturminnenes 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 trafikk-løsning.

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:

Brualternativet, (11 500) ser ut til å være minst problematisk med hensyn til kulturminner under vann. Dette baserer NMM på det de har fått utført av registreringer både under det som blir bruspennet, 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 middelalderske kulturlag, kan bli påvirket av tiltakene. Alternativ 2 kan derfor få større negative konsekvenser for kulturmiljøet enn det konsekvensutredningen viser. Både alternativ 1 og alternativ 2 berører områder som inneholder kjente automatisk fredete kulturminner, men konfliktnivået fremstår som begrenset i lys av planens store samfunnsmessige betydning.

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 energidirektorat 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 traséene 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 skredssikkerhet 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. Ansvar 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, bredde 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 Sørøst

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 de 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 Kystverket gjør oppmerksom på at eventuelle nye opplysninger vil kunne få betydning for deres 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 trafikkikkerhet 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 traséen over Jarlsberg vil krysse deres hovedvannledning. Dersom denne traséen 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 tunnelmunnninger må utredes spesielt.
- Støy på nattestid (omfang og støynivå).
- Avbøtende tiltak, både i driftsfasen og anleggsfasen.

Ut fra et helsehensyn blir det også viktig å fastsette arbeidstidsbestemmelser for anleggsarbeidene med tanke på når man kan tillate sterkt støyende arbeid (sprenging og lignende), transport ut og inn av 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, luftforurensning 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 ferdigstillelse av de to alternativene klart er i favør av et broprosjekt, altså den såkalte korridor I, alternativ 11 500. Denne løsningen vil også spre trafikken mer enn en tunnelløsning.

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

For tungtransport er 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 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 tunnelløsning 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:

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 Tunsberg Historielag

Saksnummer 201708891-297

Sammendrag av innspill til planforslag:

Historielaget mener det sikkerhetsmessig er påkrevd å sikre en raskere løsning. De stiller spørsmål om hvor reserveløsningen vil være i den perioden det tar før alternativene bygges. De viser til at eksisterende Kanalbru ble bygget i 1957, og allerede er over 60 år gammel. De foreslår å bygge en ekstra to felts klaffebru med egne motorer hvilende på eksisterende brukar til Kanalbrua. Tunsberg historielag mener dette vil være kostnadmessig fordel. Videre mener de at dette kan være gjort i løpet av ett år, og at det kun er viljen det står på. En fordel med denne løsningen vil være at Færdertrafikken ikke vil øke trafikken i Tønsberg sentrum, ifølge historielaget.

Tunsberg historielag mener at kryssing ved Kanalbrua var en av grunnene til at man bygde Ringveien med tunnelen frem til Kjelle.

De mener også at deres forslag er en meget rimeligere løsning og gir Færder kommune tid til å bestemme seg for om de trenger en ytterligere bru/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. De syntes det helhetlige har måttet vike for det nære og lokale. Viser til at Tønsberg er en region som har vokst med utgangspunkt i en bykjerne, og at 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, blant annets om følge av mange arbeidsplasser i og rundt sentrum.

Viser til at det er påbegynt et stort stykke arbeid med å lage et helhetlig transportsystem for Tønsberg regionen. Næringsforeningen synes diskusjonen har kommet dit at ny fastlandsforbindelsen kun er et ledd i å komme seg raskest mulig ut til E-18. Næringsforeningen peker på at det ligger mye mer i bestillingen som skal hensyntas.

Bestillinger sier at den også skal løse Tønsberg sentrum sine utfordringer. De viser til 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. Dette gir ifølge innsender helt unike utviklingsmuligheter for Stensarmen, Kanalen og ikke minst Korten. Alle disse områder venter på å utvikle seg – flere har vært båndlagt i lang tid.

Næringsforeningen viser til at næringslivet ikke er absolutt i sin mening om hvilken forbindelse som er den beste løsningen, men de velger å anbefale flertallets beslutning: Alternativ 2, undersjøisk tunnel mellom Kaldnes – Korten. 70 % av medlemmene mente dette var den beste løsningen. Viser til TØIs rapport og legger vekt på sentrale punkt i avgjørelsen.

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 pga. 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 boområdene, 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 ikke blir 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 kanalbro 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 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

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. Tunnelløsningen 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 sammenfallende 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 peker på at begge de framlagte alternativene har negative konsekvenser for naturmiljø og friluftsliv. De viser til at det framgår 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 kompensierende tiltak må utredes spesielt og sannsynligheten av at tiltakene vil lykkes bør beregnes og vektlegges. Området er svært viktig for rekreasjon og har slik en direkte 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. De 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 Kaldnes Media

Saksnummer 201708891–54

Sammendrag av innspill til planforslag:

Mener det er viktig å redusere trafikken på Kanalbrua og at bru 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. Merknaden tas til orientering. Vi viser ellers til innledende kapittel 2, Tema 5: Trafikk.

3.3.2 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 byggefasen. 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.

3.3.3 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 trasé 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 verdiskapning. 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.

3.3.4 Ramdal Gård AS

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.

3.3.5 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.

3.3.6 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 øk 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.

3.3.7 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 samfunnssikkerhet 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 kapittel 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.

3.3.8 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 salgs i området.

Innsender peker vider på at de løsningene som er skissert hittil 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.

3.3.9 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 dyrka mark 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 viktig. 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.

3.3.10 Jan Erik Høyslet

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.

3.3.11 Gunnar Holmeng

Saksnummer 201708891-410 og 201708891-421

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 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 reell mulighet til å påvirke selv om det legges opp til en medvirkningsprosesser. 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.

Innsender mener prosjektet er for stor og dyrt i forhold til hva som skal løses. Han mener det er paradisk å foreslå svært dyre tiltak og samtidig hevde at trafikken skal holdes på dagens nivå. Mener at trafikkprognosene er kvalifiserte gjetninger som tidligere har vist seg ikke å stemme (refererer til Frodeåstunnelen).

Nevner at hvis det blir ny jernbanetrasé nær Kanalbrua, kan brua sveises igjen og det legges til rette for østalternativet, som han mener er billigere og vil gi en bedre utnyttelse av Frodeåstunnelen.

Innsender hevder videre at veiprosjektets animasjoner gir et nedtonet bilde av ulempene ved veianlegget. Han foreslår at det legges inn planlagt boligbebyggelse i illustrasjonene for å gi et mer realistisk bilde av situasjonen. Han nevner spesielt Kolbergområdet, hvor han selv bor. Her mener han at området vil utbygges kraftig, og gi en befolkningsøkning på over 300 personer som vil bli berørt av en veiløsning i Bekkeveien. Han sier også at en heving av terrenget der veien legges vil øke støybelastningen og at støyskjerming endre siktlinjene i negativ retning.

Han er kritisk til målene i prosjektet om å avlaste byen og Teie torv for trafikk når løsningen, slik han ser det, er å overføre trafikken til områder som i dag er skjermet fra trafikk.

Innsender mener også at den viste løsningen som har traséen i dagen fra Smidsrødveien til tunnelåpningen på Kolberg ikke er fremtidsrettet. Han mener det bør tilstrebes å legge hele traséen skjult under bakken, noe han hevder terrenget innbyr til.

Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:

Innspill nr 410: Bypakka tar til orientering merknadene fra Holmeng, inkludert ønske om mer informasjon i tidligere planfaser. Lovverket er fulgt det 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.

Innspill nr 421: Merknaden tas til orientering. Det vises til innledende kapittel, Tema 1 Bakgrunn og tidligere utredninger, Tema3 Lokalmiljø og tema 5 Trafikk. I neste planleggingsfase (reguleringsplanfasen) vil endelig løsning på Kolberg fastsettes. Løsningen vist i høringsdokumentene er bare en av flere muligheter. I neste fase detaljeres også illustrasjoner. Se Tema 12 Avklaringer i neste planfase

3.3.12 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 merknaden 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 2, Tema 3: Lokalmiljø, Tema 6: Miljøtema og Tema 12: Avklaringer i neste planfase.

3.4 Velforeninger, FAU, Skole

3.4.1 Nordbyen Vel

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 bland 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 kapittel 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

Saksnummer 201708891–74

Sammendrag av innspill til planforslag:

Glitre Boligsameie ber om utvidelse av hensynssonen mot syd. Gjeldende for strekningen krysset Eikeveien–Bekkeveien og Kirkeveien. Dette er i innspillet godt begrunnet.

Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:

Ønske om utvidelse av hensynsone tas til følge og vil bli justert på endelig plankart.

Merknaden tar ellers for seg prinsipielle spørsmål angående lokalmiljø 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 12: Avklaringer i neste planfase

3.4.3 OBOS – Kolberg Borettslag

Saksnummer 201708891–257, 201708891–290 (identisk)

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 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 mulige 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 Foreldregruppa 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 Munkerekkveien. Foreldregruppa vil at det i denne planfasen skal planlegges og avsette midler til tiltak.

Foreldregruppa foreslår følgende tiltak:

- Rundkjøring Kjærnåsveien x Kirkeveien
- Fartsgrense 30 km/t på hele strekningen fra krysset Amundrødveien/Fugleveien til påkjøring ny fastlandsforbindelse.
- Fartsdemper som reelt sett demper hastigheten

- Fortau, gang-/sykkelvei eller Stavernsløsning i Amundrødbakken.
- Sikre krysningspunkter
- Forsterket belysning på kritiske punkter

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

Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:

Merknaden 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 alternativ 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 fra Foreldregruppa for nye Labakken skolen, kapittel 3.4.4 (saksnr. 201708891–302)

Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:

Vi viser til svar under kapittel 3.4.4.

3.4.6 Samarbeidsutvalget og FAU ved Vear skole

Saksnummer 201708891–324, 201708891–332, 201708891–423 (identiske)

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 trafikkssikkerhet, 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 hengebru likevel 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 Smørbergrønningen 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

Saksnummer 201708891–333

Sammendrag av innspill til planforslag:

Vear IF tar ikke stilling til valg mellom bru eller tunnel, men vil med høringssvaret påpeke trafikkveksten i tilfelle bruløsningen blir valgt. I dette alternativ vil det for fv. 303 medføre en trafikkøkning på den allerede 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 skal 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 trafikksikkerhetstiltak og ny «områdeplan for trafikkavvikling på Vear» kostnadsberegnes og legges inn i prosjektet.

Trafikkavviklingsplanen bør vurdere alternative traséer for ny fv. 303 utenom Vear. Enten i dagtrasé/tunnel fra Bruaåsen i sør som dreier 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

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 trafikalt 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:

Merknaden 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 kapittel 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

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 å skjerme for utsikten utover sjø og Ramsar-området. Ønske om å legge veien i kulvert med betongdekke, dersom grunnforholdene tillater det.

Nærheten til Grevestien og Ilene 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 kajakklubben. 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/søppeldynge, 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 i gang tiltak som reduserer belastningen for de som bor i området. Ev. økonomisk kompensasjon pga. støv/støy. De massene som blir fjernet fra sjøbunnen må transporteres vekk via sjøveien (lekter/mudringsskip) og ikke med lastebil da dette vil bety en betydelig belastning på nærområdet og det øvrige veinettet. Sannsynligvis, i produksjonsfasen av tunnelseksjoner, vil en senketunnel kreve store arealer på land. Disse seksjonene bør fraktes med skip og ikke produseres lokalt pga. båndlegging av store arealer i nærområdet til Teglhagen vel.

Velforeningen mener at en senketunnel vil komme i konflikt med Bane Nors 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 (parallell kanalbro f.eks.). 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:

Merknaden 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 Ilene naturreservat.

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

Alternativ 11 500 med høy brukryssing gir en naturgitt robusthet mot flom og forventede klima-effekter (vannstand, store nedbørsmengder 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.

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

Innsender mener at trafikktegnering 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

Innsender 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. Innsender 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. Innsender 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 mv.
- Er bekymret for kombinasjonen av en hengebru og en Vearkorridor (jernbane) og de samlede virkningene av dette.

Det er særdeles viktig for innbyggerne i regionen 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 innbyggernes fremtidige velferd.

Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:

Bypakka tar innspillet til orientering. Merknaden tar videre 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 Sørbyen velforening

Saksnummer 201708891–385

Sammendrag av innspill til planforslag:

Velforeningen kan ikke se at noen av de to gigantiske prosjektene (alternativ 1 og 2) tilfredsstiller en fornuftig tilnærming til de utfordringene man 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. Innsender konkluderer med «nei» til veipakke 1 og 2, og ønsker at det velges mer fornuftige løsninger.

Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:

Merknaden 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 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 11: Ny teknologi/fremtidens transportløsninger

3.4.12 Grindløkken borettslag

Saksnummer 201708891–390

Sammendrag av innspill til planforslag:

Støysituasjonen vil bli meget belastende for eiendommer i Bekkeveien og Kløverveien. Nærheten til veien vil gjøre den nye veien 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. Veien 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 sykkelvei langs den nye veien, den bør bygges via Eikeveien til Smidsrødveien.

Flere ganger i året er det flom i området. Innsender er i den forbindelse 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. Innsender vet av erfaring fra tidligere at en anleggsperioden medbringer mye støy, og 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 gjenværende grønne områdene på tomten.

Innsender krever at eiendommene (Bekkeveien 4 og Kløverveien 2) blir sikret mot både innsyn og støy, og 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 verdikompensasjon 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 eiendommen også blir dokumentert før oppstart av byggeperioden.

Ønsker ikke at en bomstasjon blir plassert rett utenfor våre eiendommer

Bypakke Tønsberg-regionen sin kommentar:

Merknaden 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

3.4.13 Teie Vel

Saksnummer 201708891-417

Sammendrag av innspill til planforslag:

Fastlandsforbindelsen

Det er vanskelig å se hvordan de to løsningene vil påvirke innsenders 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 deres område. De 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:

Merknaden 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

3.4.14 Munkerekkeveien Vel

Saksnummer 201708891-426

Sammendrag av innspill til planforslag:

Munkerekkeveiens Vel anbefaler Kaldnes–Korten i tunnel som trasé 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.

Traséen Kaldnes–Korten tilfredsstiller kravet om at «transportsystemet skal være miljøvennlig, robust og effektivt», et bærekraftig transportsystem som reduserer klimagassutslipp, begrenser lokale miljøskadelige virkninger og oppfyller Ramsar-konvensjonens forpliktelser. Tunnelen gir 50% reduksjon i trafikken på Kanalbrua og tilfredsstiller dermed trafikk målet.

Velforeningen mener at traséen 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.

Tunneltraséen 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 økt 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 friluftsb- 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. Traséalternativet 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 tar innspillet til orientering. 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 fv. 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 Kanalbrua blir stengt, men påpeker at dette ikke stemmer. Beredskapsetatene 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 Fabrication 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 trafikkløsning 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 trafikktellinger. Dette er sammenfallende med innspill fra flere andre, og vi har derfor svart dette ut under kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen» 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 Tønsberg-regionen 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 KVVU'en eller er fremtidsrettet nok. Innsender mener

fastlandsforbindelse-prosjektet i Bypakke Tønsberg-regionen 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 tas 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 innsender skeptisk til utgangspunktet for den rapporten. Fastlandsforbindelsen skal ha en positiv virkning både for varetransport, næringstrafikk, handlereiser og arbeidsreiser, men innsender igjen på det opprinnelige utgangspunktet: behov for en samfunnssikker fastlandsforbindelse som håndterer trafikkøkningen på en miljøvennlig måte. Innsender mener at en TØI-rapport burde ha rapportert på det. Fremhever at regionen 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 CO₂-ekvivalenter fra alternativ 11500 og 16730. Fra transporten på veinettet er det imidlertid beregnet negative utslipp på -96 000 og -105 000 tonn, noe som gjør at

prosjektene ser ut til å bidra til reduserte klimagassutslipp på henholdsvis –53 000 og –75 000 tonn. 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 CO₂-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 forutsetninger 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 CO₂-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 CO₂-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 årsdøgntrafikk 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 tilfredsstille overordnede regionale samferdselsbehov samtidig som en ny fastlandsforbindelse da etableres. Overslag og studier viser at disse løsningene synes langt rimeligere og mindre kontroversielle enn de to som er fremlagt i kommunedelplanen. 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.

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:

Innspill nr 5: 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.

Innspill nr 172: 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 trafikk 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 "levekostnad".

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 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 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

3.6.6 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 kapittel 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 kapittel 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 kapittel 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:

Innspill nr 13: 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.

Innspill nr 87: Støtter Vestfjordbindelsen. Mener at begge de to påtenkte alternativene til fastlandsforbindelse ikke er til Færder kommunes begunstigelse. Bru fra Ramberg er den nest beste løsningen.

Innspill nr 190: 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

3.6.11 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 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

3.6.13 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 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

3.6.14 Alma Elise Myhre

Saksnummer 201708891-17, 201708891-211

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innspill nr 17: 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.

Innspill nr 211: 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 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

3.6.18 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 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

3.6.19 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 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

3.6.21 Vivian Bugge Sande

201708891-24, 201708891-251

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.

Det er 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 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

3.6.22 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 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

3.6.23 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 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

3.6.24 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 kapittel 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:

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.

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

3.6.26 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 er 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:

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 kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

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

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 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

3.6.28 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

I KVUen pekes det på at Kanalbrua som eneste forbindelse fra øyene til fastlandet er sårbar. Det er derfor behov for en ny sikker forbindelse. I tillegg skal det legges bedre til rette for sentrumsrettet kollektivtrafikk. Ringveikonseptet var den løsningen som svarte best ut på overnevnte behov. På dagens veinett anbefales det at to felt på Kanalbrua skal bli kollektiv- eller sambruksfelt. Mammut-krysset og rundkjøringen vil tilpasses nytt kjøremønster for bil og buss.

3.6.31 Noralf Eik

Saksnummer 201708891-35 og 201708891-213

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.

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:

Merknadene tas til orientering. Merknadene tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, trafikk samt lokal og regional utvikling. 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 9: Lokal og regional utvikling

3.6.32 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.

3.6.33 Morten Gundersen

Saksnummer 201708891-37

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.

3.6.34 Jan Carlstedt

Saksnummer 201708891-38

Sammendrag av innspill til planforslag:

Mener media innspill om to-veis innkreving i bom kan oppfattes som dårlig kamuflerte trusler. Mener problemet med dagens Kanalbru er trafikklys og gangfelt på alle utganger, og over/underganger for fotgjengere som aldri blir vurdert. Tønsberg, "handelsstanden" er avhengig av å få øyfolket til sentrum. Mener sammensetningen av utvalg/komiteer er politisk uoversiktlig. Spørsmål om hvem som skal utløse en mulig kontraktreserve på 500–900 millioner til ASF.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering.

3.6.35 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 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 10: Jernbane

3.6.36 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:

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 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

3.6.38 Mari Anne Mæle

Saksnummer 201708891-44

Sammendrag av innspill til planforslag:

Alternativ med tunnel til Korten avlaster best Kanalbrutrafikken. Majoriteten av syklende skal til Tønsberg, og vil benytte Kanalbrua. Hengebru til Smørberg blir for lav, og for all fremtid. 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

3.6.39 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.

3.6.40 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

3.6.41 Kaare Omtvedt

Saksnummer 201708891-47, 201708891-100

Sammendrag av innspill til planforslag:

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.

Mener at bruløsningen langt på vei ivaretar de samme miljøhensyn som en tunnel. Begge alternativer avlaster eksisterende belastning ved innkjøring til Tønsberg. Advarer på nytt mot tunnel. Tunnelforbindelsen er konstruert på en måte som norske entreprenører har liten erfaring med. De vil derfor risikere å tape i en konkurranse mot utenlandske entreprenører med erfaring fra denne type konstruksjoner. En brukonstruksjon basert på kjente løsninger der norske anbydere har tilstrekkelig kompetanse og erfaring til å delta i konkurransen er å anbefale. I tillegg unngås en ytterligere opphopning av trafikk ved Kjelle/Korten.

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.

3.6.42 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 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

3.6.43 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 kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 6: Miljøtema

3.6.44 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 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 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

3.6.46 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

3.6.47 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

3.6.48 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 Steinbakk

Saksnummer 201708891–56

Sammendrag av innspill til planforslag:

Kritiserer Fylkesmannen for å ha lagt føringer i saken ved å bekjentgjøre sitt syn i saken på det tidspunktet ble gjort. Viser videre til Tønsbergs historie som sjøfartsnasjon, og at man ikke vet hvordan dette vil utvikle seg. Kan ikke lage begrensninger for Tønsbergs fremtid. Har som tredje punkt Tønsbergs mulighet til å utvikle seg som turistattraksjon og ta imot cruiseskip. En bru vil begrense denne muligheten. Peker på at ny vei har tre hovedhensikter: Gi øyfolket et godt alternativ til Kanalbrua, en solid vei og få bort gjennomgangstrafikken i Tønsberg sentrum. Mener at tunnel er den løsningen som best løser disse punktene. Med tunnel vil folk passere sentrum uten å skape problemer i sentrum, det vil bli lett å komme til sentrum for de som har behov for det, samt at øyfolket får en rask vei til E18. Alternativ 1, Bru, har flere svakheter, blant annet vil den ha 40 meter seilingshøyde, det blir 3,3 km lengre kjørevei til sentrum, noe som ifølge innsender vil medføre køkjøring over Kanalbrua. Det går ut over handlende. Køproblematikken over Kanalbrua blir ikke fjernet, noe som gir mer forurensning. I tillegg bruker alternativ 1 langt mer jordbruksareal. Peker på at en billig løsning kan bli den dyreste i fremtiden.

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

3.6.50 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:

Det er riktig som innsender skriver at senketunnelen avlaster Kanalbrua mer for trafikk enn hengebrua. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 5: Trafikk hvor kapasitet i Kjellekrysset er omtalt.

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 Korten. 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:

Merknaden tas til orientering. Vi viser ellers til innledende kapittel 3 Lokalmiljø og 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:

Merknaden tas til orientering. Det er valgt å organisere høringsuttalelsene på en annen måte.

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 spørsmålstegn 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:

Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående trafikk, kostnader og finansiering og jernbane. 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 8: Kostnader og finansiering
- Tema 10: Jernbane

Kostnadene på kommunedelplannivå har en usikkerhet på $p \pm 25\%$. I neste planfase, reguleringsplan vil usikkerheten reduseres til $\pm 10\%$. 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.

3.6.55 Einar Aaraas

Saksnummer 201708891-63

Sammendrag av innspill til planforslag:

Mener at sikkerheten er godt nok ivare tatt 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 Tanstad. 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

Et annet prosjektutløsende behov er behovet for å håndtere trafikkøkningen fra forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte. Ved å bygge en ny fastlandsforbindelse får man avlastet Tønsberg og Teie sentrum for biltrafikk. Dette muliggjør en prioritering av fremkommelighet for buss, syklende og gående inn til sentrumsområdene. Kø kan som innsender påpeker være trafikkregulerende. Trafikkberegninger viser at det vil kunne oppstå kø i Tønsberg sentrum i rush også med ny fastlandsforbindelse uavhengig av løsning. Det er viktig at bussen ikke får forsinkelser som følge av kø. Bypakka har derfor fokus på å oppnå fri fremføring for buss på alle innfartene til byen og gjennom sentrum. Støyskjermingstiltak og beplantning vil avklares i reguleringsplanfasen.

3.6.56 Else Sofie Halvorsen

Saksnummer 201708891-64, 201708891-67 og 201708891-177

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innsender har sendt tre innspill som er omtrent likelydende.

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:

Innsender har sendt to innspill som er omtrent likelydende.

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:

Peker på at prosjektet også omfatter tiltak vedr. kollektivtransport, sykkel og gange. Det er bra. Etter innsenders syn burde disse prosjektene vært igangsatt først, noe som kunne demmet opp for noe av trafikkøkningen som har utløst behovet for denne storstilte utbyggingen. Et konkret tiltak er å etablere bussmetro i byen. Denne løsningen hadde vært gunstig for f. eks. personer som kommer fra Nøtterøy og skal til statens park. I dag må disse personene gå fra busstasjonen.

For innsender er det helt uforståelig at man ikke kunne løst trafikkproblemene for Nøtterøy og Tjøme langs dagens veitrasé fremfor en stor utbygging med veianlegg og tunneler. Innsender har forstått at dette har noe med sikkerhet å gjøre og er overbevist om at dette måtte kunne la seg gjøre å få til ved dagens Kanalbru. Foreslåtte traséer vil kun delvis løse trafikkproblemene, siden mange uansett skal til sentrumsområdene.

Særlig vil planlagt trasé fra Kaldnes til Korten legge ytterligere press på Ilene naturreservat men sikkert også i noen grad den planlagte brua. Begge traséene legger beslag på ny natur og forringer ytterligere landskapsbildet i området.

Prosjektet kan sammenlignes med snekkeren som bygger seg ut av problemet fremfor å benytte en arkitekt som kan komme opp med rasjonelle og arealeffektive løsninger.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, miljøvennlig transport 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 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 6: Miljøtema

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 kapittel 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:

Innsender uttrykker bekymring for fremtidig boligutbygging på Kaldnesområdet. Hvordan er dette tenkt løst med disse store veiene? Utrykker sterk bekymring om Kjelle klarer å takle en såpass stor vei som en senketunnel vil medføre. Han peker på flere problematiske forhold, blant annet trafikkavvikling og signalisert jernbaneutbygging. I den forbindelse har innsender også kommentarer om Frodeåstunnelen og Presterødkrysset. Han peker videre på at det er et signalisert ønske om et bilfritt Tønsberg sentrum og mener at en bru vil være den beste løsningen for å oppnå det.

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 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 10: Jernbane

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.

3.6.63 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 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

3.6.65 Kirsti Scisly

Saksnummer 201708891–76, 201708891–326

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innsender har sendt to innspill som er sammenfattet som følger:

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 vel lagene 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 kapittel 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 kapittel 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:

Merknaden 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 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

3.6.69 Geir Øyvind Einarsen

Saksnummer 201708891–80, 201708891–81 og 201708891–210

Sammendrag av innspill til planforslag:

Viser til folkeavstemningen i 2005, og til at 70% av stemmene forkastet bypakke 2. Innsender mener at valgresultatet har blitt underkjent av lokale politikere. Sier at majoriteten i Færder kommune vil ha en utredning av Vestfjordforbindelsen mellom Hella og Stokkelandet. Innsender vil ikke være med på å betale dobbelt så mye som kostnadsestimert med senketunnel fra Kaldnes til Korten eller Smørberg-alternativet med bru. Innsender ønsker en rask og sikker tilgang til E18, helst i form av motorvei klasse H7. Stiller spørsmål til fylkesadministrasjonen vedrørende hvordan en folkeavstemning plutselig kan bli udemokratisk. Spekulerer i om resultatet av folkeavstemningen ikke sammenfalt med

politikernes fremtidsvyer. Innsender er tydelig på at det sporenstreks må gjennomføres en utredning av Vestfjordforbindelsen. Stiller også spørsmål rundt innholdet i "fastlandsforbindelsen", som innsender oppfattes å mene at peker på øyenes behov for en forbindelse med fastlandet. Stiller spørsmål ved om det ikke kan leses som om ett spesifikt sted, i dette tilfelle Tønsberg by, trenger forbindelse til øyene. Innsender sier tydelig at øyboernes ønsker må veie tyngst.

Innsender uttrykker bekymring for de demokratiske verdiene i Norge da han hevder at lokalpolitikere underkjenner folkeavstemningen fra 2005, hvor det ifølge innsender var 70% som forkastet bypakke 2. Innsender hevder å representere flertallet av befolkningen i Færder kommune når han forlanger en utredning av Vestfjordforbindelsen mellom Hella og Stokkelandet. Hovedargumentene for dette oppfattes å være en effektiv veiforbindelse mellom øyene og E18, slik at øybefolkningen på enkelt vis har tilgang til sysselsetting- og næringslivsveksten han hevder hovedsakelig vil komme langs E18 i fremtiden. Mener Vestfjordforbindelsen kan bidra til å minske "forgubbingen" i kommunen. Stiller direkte spørsmål til samferdselsministeren om hva han tenker om at lokale politikere underkjenner valgresultatet fra 2005. I tillegg har han en kommentar om at begrepet "fastlandsforbindelsen" ikke nødvendigvis innebærer en forbindelse fra øyene til nærmeste by.

Innsender 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:

Merknadene tas til orientering. Merknadene 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

3.6.70 Svein Edna

Saksnummer 201708891-82

Sammendrag av innspill til planforslag:

Under Tryms vei på Nøtterøy ligger det flere energibrønner. Innsender viser til at disse vil bli berørt ved en tunnel under Teieskogen for Korridor 2.

Innsender mener også at det er lite sannsynlig at bilister som skal til Tønsberg sentrum vil kjøre korridor 2 via Kjellekrysset da det er store trafikale problemer allerede.

Vedrørende korridor 1: Mener at Kanalbrua vil fungere fint for de bilistene som skal til Tønsberg sentrum og Tønsberg øst. Øvrige bilister vil komme raskt til E18 med bru. Mener også at korridor 1 er beste løsningen når man tar hensyn til beredskapen.

Da ny Føyenland-bru ble bygget og ny veg til Ekeneskryset ble anlagt i ca. 1976 (som del av fylkesvei 430), ble det notert at vegen skulle fortsette som ny tverrforbindelse mot Elgestad etc. En slik ny tverrforbindelse fra Husvik–Husøy–Føyenland–Elgestad Hella–Stokke–E18 (evt. med tunneller) ville løst mye av trafikk-problemene i Presterød–krysset også.

Senketunnel under Vestfjorden: Tunell fra Hella til Torp–Fokserød ville ha vært et alternativ uten inngrep i naturen forøvrig.

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 kapittel 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

Oversendt materiale som viser energibrønner registreres og tas med i det videre arbeidet. Det skal gjennomføres omfattende kartleggingsarbeid av grunnforhold i neste planfase. I dette arbeidet inngår også registrering av energibrønner.

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

Saksnummer 201708891-89 og 201708891-192

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innsender ønsker Vestfjordforbindelsen utredet og bygd, med Motorvei H7 direkte til E18. Støtter ikke bompenger på veier bare Tønsberg har interesse av.

Innsender ønsker også 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 så 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 201708891–91

Sammendrag av innspill til planforslag:

Helårssyklist. Viser til at for syklist er det en fordel med mindre biltrafikk. Anser senketunnel som beste løsning, da senketunnel gir størst avlastning for bykjernen.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering.

3.6.76 Geir Jordahl

Saksnummer 201708891-92

Sammendrag av innspill til planforslag:

Effektmål 1: Redusert klimagassutslipp fra transportsektoren i Tønsberg-regionen.

Viser til hovedrapportens konklusjon om at det er ubetydelige forskjeller mellom alternativene, og peker på at hvilke områder som blir belastet også bør være et relevant tema. I rapporten er det tatt høyde for at Kaldnes og Korten på sikt vil bli tettere integrert med Tønsberg sentrum, og således kan defineres som sentrumsområder. Innsender henviser til Samferdselsdepartementets beslutning om veiløsning, som sier at valgte løsninger skal legge til rette for best mulig trafikkavvikling for hele regionen, og at man bør unngå å lede mer biltrafikk inn mot sentrumsområder. Innsender har vanskelig for å forstå at alternativ 16 730 vil møte departementets forventning på sikt. Han stiller også spørsmål ved hva forurenset luft fra senketunnelen vil ha å si. Han viser til at forurenset luft fra tunnelportalene vil sige ut av disse, med mindre man velger luftetårn.

Effektmål 2: Mer miljøvennlig reisemiddelfordeling der veksten i persontransport tas med kollektivtransport, gåing og sykling.

Viser til vedtatt mål om at reiser, spesielt til bysentra, skal skje med kollektivtransport, gåing og sykling. Fremhever at 11 500 bru vil gjøre spesielt sykkel til et svært godt alternativ til bilbruk for reiser mellom Vear/Hogsnes og Tønsberg sentrum. Brua vil ha sikker g/s på hele strekningen frem til Kaldnes, hvor gangbrua blir knyttet sammen med g/s-veisystemet til sentrum. Til sammenligning vil senketunnelen gi null gevinst i forhold til gåing og sykling. Innsender finner det oppsiktsvekkende at dette ikke vektlegges mer, all den tid reisemiddelfordelingen er et så viktig punkt.

Effektmål 3: Avlaste bymiljøet i Tønsberg og Teie for biltrafikk.

Innsender viser til hovedrapportens pkt. 12.2.1 trafikale virkning som sier at alle alternativ i begge korridorer vil avlaste Teie og Tønsberg sentrum, men at korridor 2 i større grad vil avlaste Teie, Nøtterøyveien og Kanalbroa. Det presiseres at «selv om forskjellene kan fremstå som store, viser mer detaljerte analyser at det ikke er tilfelle». Innsender peker på mulighet for å benytte variabel opplysningstavle (VMS) med dynamisk reisetidsinformasjon for trafikk mot byen. Dette kan ifølge innsender bidra til at trafikken fordeles bedre og strekningene som berører Teie og Kanalbroa blir ytterligere avlastet i rushtidene. Andre trafikkregulerende tiltak vil kunne være differensierte bomsatser eller forbud mot kjøretøygrupper til visse tider. Innsender er kritisk til konklusjonen om at det vil bli mer trafikk fra Vear over bru fordi Hogsnesbakken blir stengt, og at reisende til Tønsberg vil kjøre ny fjordforbindelse eller bruke lokalt veinett for å komme ut på Semslinna ved Jarlsberg. Han viser til at konklusjonen er vanskelig å følge, da trafikk fra Vear like gjerne kan svinge til venstre mot Jarlsberg i

rundkjøringen på Smørberg, som å kjøre over brua til Ramberg. Dessuten vil det være gode muligheter for trafikkregulerende tiltak i alternativ 11 500, dersom det er nødvendig.

Effektmål 4: Redusert risiko for stengning av forbindelsen mellom Nøtterøy og fastlandet.

Tunnel gir større risiko for stengninger enn bru. Innsender peker på at dette gjelder begge alternativene, da begge alternativene har tunnel inkludert i løsningen, men han understreker at senketunnelen Kaldnes–Korten har litt andre problemstillinger og en høyere risiko for stengninger eller redusert fremkommelighet pga. hendelser:

- Kort strekning mellom rundkjøring og tunnelportal, særlig på Kaldnes
- Kurve i innkjøring, redusert siktlinje
- Stigningsgrad kan påvirke antall og konsekvens av uhell
- Flere rundkjøringer og strekninger med mye feltskifte på Korten/Kjelle
- Bynær tunnel, større fare for fotgjengere i trafikkrommet

Innsender viser til loggførte hendelser fra Operatunnelen i Oslo, Ålesundtunnelene og Frodeåstunnelen. Basert på disse og korrigert for ÅDT er det ikke urimelig å forvente ca. 150 hendelser som kan medføre stengning eller redusert fremkommelighet per år. I tillegg kommer planlagt arbeid, trolig ca. 30 pr år.

Risiko for brann er beregnet til lav sannsynlighet, men det vil ha stor konsekvens. Fullskala brann vil medføre stengning i ca. en måned. Det er lite sannsynlig at det skjer, men innsender mener det bør tilleggs noe vekt når det faktisk foreligger et alternativ som ikke fører denne trafikken i en bynær tunnel.

Konsekvenser av øvrige hendelser, som kjøretøystans, mistet last, fotgjengere i tunnelen osv. avhenger av hvilket nivå trafikkstyringen legges på. Innsender har også kommentarer til valg av stengebommer, driftsåpninger og ledebommer.

Når det gjelder Kjellekrysset støtter innsenderen Fylkesmannen. Kjellekrysset vil ha trafikk fra fem trafikketninger, mens Jarlsberg har fra tre. En stor hendelse på Kjelle vil kunne lamme hele det bynære veisystemet, inkludert utfarten fra Korten/senketunnelen.

Politiet vurderer at tunnel er best mhp. responstid ved hendelser på Færder. Innsender viser da til nærpoltireformen, hvor det fremgår at politiet skal være mer i gatene og mindre på kontoret. Dermed mener innsenderen at en uttrykning like gjerne kan skje fra Sem, Re eller Stokke, som fra sentrum/politistasjonen.

Effektmål 5: Økt fremkommelighet for sentrumsrettet kollektivtrafikk.

Begge alternativene møter dette effektmålet. Innsender ønsker å peke på at bru kan legge til rette for nye og raskere bussforbindelser vestfra.

Effektmål 6: Økt fremkommelighet for syklende og Effektmål 7: Økt fremkommelighet for gående.

Innsender kan ikke se at alternativ 16 730 har noen effekt på disse effektmålene. Alternativ 11 500 vil gi gang- og sykkelvei av høy standard fra Vear/Hogsnes til Kaldnes og via

gangbrua videre til Tønsberg brygge og sentrum. Avstanden til Tønsberg torv via dagens g/s-vei er ifølge innsender ca. 6 km, via bru Smørberg – Ramberg vil avstanden bli ca. 3 km. Innsender viser til en rapport fra Telemarkforskning som viste at Tønsberg hadde uvanlig mange brukere fra nabokommunene når det gjaldt fritidsaktiviteter. Innsender mener at en fastlandsforbindelse med gode g/s-forbindelser vil kunne medføre at flere oppsøker aktivitetene. På den annen side vil en forbindelse med høye bompengesatser uten gang- og sykkelvei vil kunne påvirke bruken av disse tilbudene negativt. En gang- og sykkelvei over fjorden vil korte ned avstanden til attraktive tilbud på Nøtterøy-siden, f.eks. Færder vgs., støperiet og badeland. Innsender viser til Nasjonal transportplan hvor regjeringen er opptatt av at ressursene prioriteres og tiltakene utføres slik at barn og unge kan få nytte av de forbedringene som gjøres i transportsystemet.

Effektmål 9: Redusert risiko for trafikkulykker.

Innsender kan ikke se at det er noen store vesentlige forskjeller mellom alternativene når det gjelder ulykkeskostnader. Alternativ 16 730 medfører ytterligere en rundkjøring på Korten, totalt fire på en kort strekning. Innsender henviser til forsikringsselskapene som har tall som viser at rundkjøringer kan være krevende. Slike uhell har sjeldnere personskade, og fremgår derfor i liten grad av beregningene av ulykkeskostnader. Innsender peker på at disse ulykkene også bør med i statistikken, da de også har en kostnad i form av kø og forsinkelser.

Innsender har ikke sett noen ROS/TS-analyse på detaljnivå. Viser derfor til Trafikksikkerhetshåndboken fra TØI, som viser at ulykkesrisikoen i undersjøiske tunneler er høyere enn i andre tunneler, men har færre drepte og hardt skadde. De er også sterkt overrepresentert i tunnelbranner. Toløpstunneler i byer har ifølge TS-håndboken fire ganger så mange ulykker som toløpstunneler i spredtbygd strøk. Innsender antar at disse fakta allerede er lagt inn i vurderingen.

Effektmål 10: Ivareta middelalderbyen og Ramsar-områdene.

Innsender henviser til hovedrapportens punkt 7.5.1, figur 54, som sier at det vil være en landtunge i forbindelse med en undersjøisk tunnel som vil «begrense opplevelse og redusere historisk lesbarhet fra middelalderbyen, da den mister siktlinje til store deler av Byfjorden fra lavere punkter fra Nordbyen og sørover». Dette er vurdert til å ha middels til stor negativ konsekvens. Innsender anser dette som foruroligende, blant annet med tanke på Brygga, Slottsfjellet og Nordbyen. Han mener det er lite forenelig med ivaretagelse av middelalderbyen.

Innsender har også kommentarer til mulige luftetårn. Han kjenner ikke til at det har vært vurdert som aktuelt i nåværende planfase, men han peker på at luftetårn er beskrevet som et mulig tiltak for å møte kravene til luftkvalitet rundt tunnelportaler i bynære strøk. Luftetårn skal være minimum 2 meter høyere enn høyeste bygning innen 100 meter fra tårnet (luftetårnene i Bjørvika er 45 meter høye). Med andre ord vil de bli høye installasjoner hvis dette kommer inn som et krav senere i prosessen.

Alternativ 11 500 vil ikke påvirke bybildet. Samtidig vil 11 500 påvirke landskapet i Vestfjorden i betydelig grad.

Andre merknader

For å bøte på bekymring rundt trafikkøkningen en bruløsning vil medføre i Bekkeveien på Vear mener innsender at det er viktig at SVV/Bypakke Tønsberg kommuniserer avbøtende tiltak så konkret og så tidlig som mulig. Han viser også til at sykehjemmet som er planlagt bygget på Hogsnes vil genere noe ekstra trafikk i området. Denne trafikken kan i teorien tas med sykling og gåing fra pårørende og ansatte. En bru vil også kunne åpne for omstrukturering av hjemmetjenesten, noe innsender mener kan bli aktuelt etter at Re og Tønsberg blir en kommune. Videre peker innsender på at antallet arrangementer i Tønsberg neppe vil bli færre. Å unngå stor trafikk på Kjelle og Korten må være en vesentlig fordel i forbindelse med dette. Innsender foreslår innfartsparkeringer som kan medføre bedre trafikkavvikling. Når det gjelder kostnader viser han til at senketunnel allerede i planfasen er beregnet til å være nesten 1 milliard kroner dyrere enn hengebru. Denne kostnaden kan også øke, og dette vil kunne gå ut over andre tiltak. Innsender mener at en robust forbindelse med g/s-vei, med høyest trafikanthytte og lavest kostnad, vil være det beste valget. Han mener at alternativ 11 500 scorer høyest her, og bør være det beste valget.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Effektmål 1: Både senketunnelen og hengebrua avlaster dagens Kanalbru og gjør det mulig å prioritere miljøvennlig transport inn mot sentrum på dagens veinett. Dette innebærer bl.a. fri fremføring for buss og attraktive løsninger for gående og syklende på hovedaksene inn mot byen. For å regulere bilbruken vil bypakka se nærmere på hvilke restriktive tiltak som må iverksettes for privatbiler slik at sentrumsrettet biltrafikk ikke overstiger dagens nivå.

Ventilasjon i trafikktunnelen er ikke påkrevd, da lengden på tunnelen er mindre enn 1.0 km. Når det gjelder håndtering av forurenset luft fra tunnelportalene vil dette vurderes nærmere i reguleringsplanfasen.

Effektmål 2: Begge alternativene gir gevinst for kollektivtrafikk, gående og syklende da begge løsningene avlaster dagens veinett, spesielt innfarten fra Nøtterøy, Kanalbrua og sentrumsgater i Tønsberg. Begge alternativene muliggjør en stenging av Nedre Langgate for gjennomkjøring med bil, slik at det blir mulig å prioritere buss, syklende og gående i nedre bydel. Trafikkanalysene viser at senketunnelen avlaster dagen veinett i større grad enn hengebrua og har dermed noe bedre måloppnåelse da bussen får bedre vilkår på Nøtterøyveien, spesielt i rush. Hengebrua har den fordel at den knytter Vear og Hogsnes tettere på Teie og Tønsberg og åpner for sykling og gange på en ny forbindelse. Det vil ikke etableres gs-løsning i senketunnelen da dette ville bli en forholdsvis kostbar løsning samtidig som løsningen anses som mindre attraktiv for mange myke trafikanter. Overordnet styringsgruppe vedtok i 2017 at det settes av 200 millioner til tiltak for å bedre kanalkryssingen for myke trafikanter dersom senketunnelen velges. Det vil gjennom arbeidet med interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv avklares hva som vil være den beste løsningen for kanalkryssing dersom man går videre med en senketunnel. Det kan også bli aktuelt å se på utbedringer/tiltak i dette området dersom hengebrua velges.

Effektmål 3: Det vil frem mot endelig Stortingsproposisjon (grunnlag for å søke om bompengeinnkreving) vurderes en rekke virkemidler og tiltak for å oppnå målene i bypakka. VMS, tids- og miljødifferensierte bomsatser og andre trafikkregulerende tiltak vil vurderes

sammen med fysiske tiltak som kollektiv- eller sambruksfelt og tiltak for gående og syklende for å nevne noe.

Trafikkanalysene viser at en ny forbindelse fra Vear til Ramberg fører til at flere velger denne veien til Tønsberg sentrum fra Vear fremfor via Smørberg, Jarlsberg og Semslinna. Dersom hengebrua blir valgt må det ses på trafikkregulerende tiltak for unngå unødig trafikkbelastning i Banebakken og på Kanalbrua som følge av den nye forbindelsen. Dette vil ses nærmere på i reguleringsplanfasen.

Effektmål 4: Viser til innledende kapittel 2, Tema 4: Samfunnssikkerhet og beredskap.

Effektmål 6 og 7: Begge alternativene gir økt fremkommelighet for gående og syklende. Som innsender nevner vil hengebrua åpne for gange og sykkel fra Vear. Dette er en styrke ved dette alternativet. Senketunnelen avlaster Tønsberg sentrum og innfarten fra Nøtterøy mest for biltrafikk, noe som anses som positivt for gående og syklende i Tønsberg og Teie sentrum.

Effektmål 9: I den samfunnsøkonomiske analysen kommer senketunnelen noe bedre ut enn hengebrua i forhold til trafikksikkerhet. Dette har sammenheng med at senketunnelen avlaster dagens veinett i byområdet mest.

Effektmål 10: Viser til innledende kapittel 2, Tema 6: Miljøtema.

Øvrige merknader tas til orientering.

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:

Innsender 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.

Innsender viser til innspillet til Jan Helge Kaiser i Tønsberg blad 18. januar 2018. Vektlegger sårbarheten ved kun en hovedutfartsåre i tillegg til bevaring av Ramsarområdet. Mener disse begrunnelsene alene er så viktige at de burde overstyre valget til bru som eneste alternativ. Mener at de fleste innlegg i Tønsberg blad vinkles for en tunnel. Stiller spørsmål om man kan fri til Miljødirektoratet i forbindelse med Ramsarområdet og DSB i forbindelse med samfunnssikkerhet og beredskap og få dem til å forhindre et galt valg.

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
- Tema 12: Avklaringer i neste planfase

3.6.79 Finn Tore Knudsen

Saksnummer 201708891-96

Sammendrag av innspill til planforslag:

Opptatt av at øyene trenger en god og stabil Fastlandsforbindelse med raskest mulig transport til E18. Mener dette er svært nødvendig både for privat transport og eksisterende og fremtidig næringstransport, uten å skulle belaste trafikksystemet rundt Tønsberg unødig. Innsender støtter Fylkesmannen i Vestfold sine uttalelser om saken.

Innsender har en punktvis liste over fordeler og ulemper for begge alternativene.

Alternativ 16 730:

- Bynær tunnel at med flere usikre kostnads-, vedlikeholds og tekniske problemstillinger enn alternativ 11 500.
- Utelukker transport for syklende og gående.
- Ramsar-området blir unødig berørt.
- Denne løsningen medfører vesentlige ekstra kostnader for å få god trafikkflyt fra Kjellekrysset mot E18.
- Kanalbrua likevel blir en bedre løsning for trafikk mot Tønsberg sentrum når Nedre Langgate blir stengt.
- 16 730 er det dyreste alternativet, som gir lengre reisetid til E18.
- I tillegg er det risiko angående mulige ulykker/brann for undervannstunnelløsningene.

Alternativ 11500:

- Virker ikke teknisk avskrekkende, antas å kunne fungere bra for gående og syklende, mindre vedlikeholdsutgifter pr. år
- Kan oppnå en god og tilfredsstillende trafikkavvikling mot E18 via rundkjøring/krysset ved travbanen og oppdatert «Semslinna».
- Avlaster trafikksituasjonen i Tønsberg sentrum vesentlig
- Trafikk mot Tønsberg øst via eksisterende tunnel bør også kunne fungere ok

Han har også en kommentar om at nødetatene til enhver tid skal bruke de veiløsningene som er tilgjengelige. I tillegg mener han at eksterne ressurser i nødsituasjoner komme raskere frem til Færder ved bruk av bru pga. raskere tilgang fra E18.

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

3.6.80 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:

Ønsker parallellbru til Kanalbrua som kan knyttes mot eksisterende Ringvei og Frødeåstunnelen og en vestfjordforbindelse med 2 løp. Valget av nåværende veialternativer ikke er en rasjonell løsning som er best for øyfolket. Viser til at et løp i hver retning av Kanalbrua skal brukes som kollektivfelt og mener at dette tiltaket ikke vil være godt nok for å gjøre noe med køsituasjonen i rushtrafikken over Kanalbrua morgen og ettermiddag.

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 4: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk

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:

Bypakka Tønsberg har fått tre innspill fra Morten Berntsen. Sammendraget nedenfor innebefatter alle disse tre innspillene:

Svært kritisk til de to fremlagte alternativene. Stiller spørsmål ved å lage ilandføring der det er vanskeligst, lengst avstand og desidert mest kostbart. Ønsker Vestfjordforbindelsen utredet og bygd.

Stiller spørsmål ved hvordan trafikken fra 100.000 innbyggere som sogner til Tønsberg skal inn i ett komplekst kryss. Mener videre at Kjellekrysset ikke har så god kapasitet som det påstås, og at krysset er sårbart dersom det skjer en ulykke.

Mener at de private interessene på Kaldnes-siden bør være med å betale tunnel Kaldnes – Korten.

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 kapittel 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

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, noe vil fortsatt gå over den gamle Kanalbrua.

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

3.6.87 Ole Hans Wallin

Saksnummer 201708891–107

Sammendrag av innspill til planforslag:

Ønsker ny Kanalbru ved siden av dagens bru, bygge om Mammutkrysset, fire felt fra Mammutkrysset til Frodeåstunnelen, fikse Presterødbakken slik at folk bruker Frodeåstunnelen, samt øke antall felt ut av byen og Semslinna og veien mot rundkjøringen ved Sem kirke. Mener at man da ikke vil trenge annen fastlandsforbindelse.

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

Presterødbakken er under planlegging med utvidelse fra 2 til 4 felt hvorav to blir sambruksfelt. Byggestart er planlagt i 2019.

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. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

3.6.89 Marianne Leisner

Saksnummer 201708891–109

Sammendrag av innspill til planforslag:

Støtter parallell Kanalbru og styrket kollektivtransport.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger og miljøvennlig transport. 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

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 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

3.6.91 Rixtus Zondag

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 2, Tema 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 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

3.6.93 Anne- Marie Corcoran Simonsen

Saksnummer 201708891-113

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innsender mener at prosjektet bør stoppes og pengene brukes på noe annet.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, 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. Innsender mener at Vestfjordforbindelsen bør legges inn i planene igjen.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

3.6.96 Svein Rødland og Tone Winsnes Rødland

Saksnummer 201708891-116

Sammendrag av innspill til planforslag:

Støtter parallellbru. 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 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

3.6.97 Kristine K.

Saksnummer 201708891-117

Sammendrag av innspill til planforslag:

Støtter parallellbru, 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 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

3.6.98 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 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
- 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 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

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 trasé, og ekspressvei i øverst trasé. Av- og påkjøring ved Teie Veidele, med bruk av eksisterende lysregulering. Fire felts ekspressvei på pilarer frem til rundkjøring på Nøtterøy-siden, fast bruspenn på skrå over kanalen. Derfra pilarer over industriområdet på Stensarmen, dobbeltdekker 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 Nøtterøveid 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 traséen for boligene langs denne
- Nedsatt trafikkavvikling langs traséen 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 positiv til alternativene. Påpeker at området vil bli sterkt berørt. Riving av boliger, trafikk rett utenfor husveggen, økt støy, økt luftforurensing og redusert pris på eiendommene. Støtter parallell Kanalbro eller evt. tunnel under Kanalen.

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 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

3.6.102 Arne Danielsen Brattås

Saksnummer 201708891–122

Sammendrag av innspill til planforslag:

Ønsker 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:

Ønsker 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 T. D. Macleod

Saksnummer 201708891–124

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innsender er enig med Randi Hagen Fjellberg, og mener de 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:

Innsender protesterer mot begge alternativene. Begge forslagene er preget av økonomisk usikkerhet. Det å velge et alternativ hvor halvparten ønsker det ene valget, halvparten det andre, er ikke fornuftig. Innsender ber om at det tas hensyn til fremtidig bilbruk, blant annet automatisert trafikk-avvikling. Kan ikke utvide veikapasitet som vil medføre økt bruk av privatbiler. Påpeker at hvis det skal satser på kollektivtransport, syklist og fotgjengere, bør det føre til en redusert privatbilbruk og videre at det ikke er en krise med Kanalbrua som tilsier avgjørelse nå. Forslag om parallellbru bør utredes. Det er aldri for sent å snu.

Innsender stemmer i et senere innspill for tunnel da denne løsningen vil spare mange privateiendommer.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknadene tas til orientering. Merknadene tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, miljøvennlig transport, kostnader og finansiering og fremtidens transportløsninger. 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 8. Kostnader og finansiering
- Tema 11: Ny teknologi/fremtidens transportløsninger

3.6.106 Ingrid Gulliksen

Saksnummer 201708891–126

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innspillet manglet tekst.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Innspillet manglet tekst.

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 Stensarmen via Ringveien og Frodeåstunnelen

Fase 2: Lage ny fastlandsforbindelse via Borgheim – Hella – Stokke til Skjee.

Fase 3: Bygge videre på fase 2 østover til Føyenland – 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 Tønsberg-regionen.

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 Biltoma. Ny rundkjøring med forbindelse vest- og nordover, og eventuelt også direkte mot industriområdet på Stensarmen. På Nøtterøysiden kobles 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 kapittel 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. Peker på at en ny fastlandsforbindelse vil økt biltrafikk. Anser firefelts vei til E18 som svært nødvendig. Peker på at begge alternativer raserer vann- og landområder for mange mennesker og våre etterkommere. 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, 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 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 5: Trafikk
- Tema 6: Miljøtema

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:

Tas til orientering. 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. 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:

Tas til orientering. 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 Smørberggrønningen. Med en slik løsning vil Hogsnesbakken 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:

Innsender sier at det ikke finnes forskning eller empiri som viser at man kan bygge seg ut av kø i rushtid ved økt veibygging. Tilbud og etterspørsel gjelder også her. Veiene vil derfor alltid overoppfylles i rushtiden. For det andre er en del av premisset at økt trafikk skal tas kollektivt, på sykkel eller til fots. For det tredje mener innsender at det om 10 år vil være elbil eller hydrogendrevet bil som gjelder. Så lenge det finnes gode parkeringer vil man fortsatt velge bil. Så lenge det finnes vil få benytte seg av kollektivt. Østalternativet med ny Kanalbru og ringvei med innkjøring i Frodeåstunnelen bør derfor velges.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Det å utvide vegkapasitet fører erfaringsmessig til mer trafikk. Merknaden tar videre 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 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 11: Ny teknologi/fremtidens transportløsninger

3.6.118 Lisbeth Skamfer

Saksnummer 201708891–139

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innsender 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. Peger 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 (identiske)

Sammendrag av innspill til planforslag:

Ønsker å gjøre om rundkjøringene på Kilen, og få en vei som går utenom ringen og rett i Frodeåstunnelen, men den det enkle er visst ikke bra nok eller dyrt nok. Ønsker å få denne løsningen på bordet.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering.

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. Viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 6: Miljøtema.

3.6.121 Sigrid Kåsin

Saksnummer 201708891–143

Sammendrag av innspill til planforslag:

Mener 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 Bakkebø

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. Vi viser ellers 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 alternativer, da hun mener det vil medføre økt biltrafikk, store inngrep i naturen og enorme økonomiske kostnader. Hun oppfordrer til å 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 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.

3.6.126 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 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 11: Ny teknologi/fremtidens transportløsninger

3.6.127 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, kostnadsmessige og miljømessige løsningen som dessuten er best for trafikkavviklingen.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering. Viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

3.6.128 Tom Olav Madsen

Saksnummer 201708891–156

Sammendrag av innspill til planforslag:

Henviser til veipakke 2 med utvidelse av Ringveien og ny parallellbru til Kanalbru som videreføring av Veipakke 1. Denne ble stoppet, og er nå endret til en altomfattende plan for en nord/syd veiløsning. Innsender anbefaler at prosjektet skaleres ned, og foreslår Ringveikonseptet som det mest realistiske. Alternativt kan Tønsberg kommune ta hele regninga for dagens Kanalbru.

Innsender viser til at prisen på de foreslåtte løsningene er langt dyrere enn tidligere antatt. Kritiserer både departementet for å oppheve kostnadstaket. Kritiserer Tønsberg kommune for bevisst å ha neglisjert de virkelig store trafikkorkene i randsonen, herunder Presterødbakken og Auli, for å få større aksept for den foreslåtte nord/syd-løsningen. Kritiserer også den store risikoen for uforutsette kostnader ved senketunnel, og mener kostnadsberegningen er 6 milliarder + kalkulert risiko på 40%. Henviser til at man kan bygge 25–40 godt utstyrte ungdomsskoler med idrettshall, aldersinstitusjoner mm for disse pengene.

Mener også at alternativene som nå er til høring i stor grad er basert på en lang rekke vikarierende motiver, herunder eiendomsutvikling i privat regi, byutviklingsplan med en rekke ideelle målsettinger mm.

Sammenlikner bompenger med en usosial ekstraskatt som rammer ulikt og vilkårlig ift. skattemessig utjamning.

Basert på den kunnskapen man allerede har om kostnadsbildet samt uheldige miljømessige og beredskapsmessige konsekvenser, etterlyses en erkjennelse fra politisk hold om at tanken om å realisere senketunnelalternativet er uklokt i et helhetsperspektiv.

Avslutter med å henvise til Veipakke 2, som innsender mener det bør børstes støv av.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, samfunnssikkerhet og beredskap, 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 4: Samfunnssikkerhet og beredskap
- Tema 6: Miljøtema
- Tema 8: Kostnader og finansiering

Når det gjelder Presterødbakken er denne under prosjektering og oppstart bygging er planlagt i løpet av 2019.

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 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: 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 kaféer og butikker.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Innspillene tas til orientering. Viser til innledende kapittel 2, Tema 5: Trafikk.

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. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående lokalmiljø og lokal og regional utvikling. 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 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. 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

3.6.133 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 (identiske)

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innsender er svært bekymret for påvirkning på egen eiendom. Slik hun oppfatter det vil hennes eiendom bli sterkt påvirket, uavhengig av hvilket alternativ som velges. Hun er ikke fornøyd med de svarene hun har fått fra ansatte i Statens vegvesen på ulike allmøter. Viser til at de alternativene som foreligger ikke bare vil ødelegge av materiell art, men også hennes liv.

Viser til ulike leserinnlegg og diskusjoner i Tønsberg blad i 2018. Henviser til Bjørn Kåre Sevik (Færder FRP) som har uttalt at de støtter bru fordi det er raskeste vei til E18. Hun påpeker at hvis korteste vei til E18 skal være begrunnelse for ny fastlandsforbindelse burde dette vært klargjort fra begynnelsen. Hun er svært bekymret for ødeleggelsene bru kan medføre.

Viser videre til Sør-Øst politidistrikt sin konklusjon om at Kaldnes-Korten kommer best ut når det gjelder beredskap. Innsender er svært opptatt av beredskap på øyene, herunder sykebil, politi og brannvesen.

Viser til at prosjektleder Aspen sa på informasjonsmøtet 23. januar at tunnel nesten ikke lar seg gjennomføre da det er mye usikkert. Innsender oppfattes å mene at tunnel er et skrinlagt alternativ, og at det kun er bru som gjelder.

Innsender maner til en veipause og henviser til flere innlegg i Tønsberg blad i 2018 som peker på behov for utredning av ny parallellbru og alternativet med Ringvei østover. Innsender støtter dette synet, da hun oppfatter det som det eneste riktige ut fra fornuftshensyn, miljøhensyn og kostnadshensyn. Hun understreker også at det er øyene som trenger fastlandsforbindelse, ikke Tønsberg.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Det vil som innsender beskriver bli store endringer på Kolberg da begge alternativene for ny fastlandsforbindelse har kryss med påkobling til Kirkeveien og Smidsrødveien i dette området. Det er tegnet ut flere mulige løsninger for kryss på Kolberg, både med og uten forbindelse mellom Smidsrødveien og Kirkeveien. Endelig kryssutforming vil avklares i løpet av reguleringsplanfasen. Forholdet til naboeiendommer og bomiljø blir viktige tema i neste planfase. I reguleringsplanfasen vil man se nærmere på behov for støyskjerming og andre avbøtende tiltak for eiendommer som blir direkte eller indirekte berørt av tiltaket.

Begge alternativene er gjennomførbare og vil bedre beredskapen for byregionen.

Viser for øvrig til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 4: Samfunnssikkerhet og beredskap.

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:

Tas til orientering. 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. Innsender mener at denne løsningen også gjør mindre inngrep i naturen.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering. Det er riktig som innsender påpeker at senketunnelen avlaster Kanalbrua mest for trafikk. Senketunnel er i utredningen pekt på å ha en større negativ konsekvens for naturmiljø enn brualternativet. Vi viser videre til innledende kapittel 2, Tema 6: Miljøtema og Tema 5: Trafikk.

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. Vi 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 Borgheim 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. Vi 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 utviklingspotensial 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. Rasering 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 trafikkproblemene for Kanalbrua. Vestfjorden er også en viktig trekkrute 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 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

3.6.150 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 kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 3: Lokalmiljø
- Tema 6: Miljøtema

3.6.151 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 kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 3: Lokalmiljø
- Tema 6: Miljøtema

3.6.152 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:

Begge disse alternativene vi ha store inngrep både på natur og i boligområder på Nøtterøy. Videre vil all trafikk bli fullstendig lammet i hele anleggsperioden. Det gjelder bygging av rundkjøring på Smidsrødveien – rundkjøring og tunnelinnslag på Kolberg og ikke minst når hele rundkjøringen på Korten må bygges om til 2 plans rundkjøring for å kunne håndtere den trafikken som vil komme her. Bru til Smørberg vil gjøre så det kun er trafikken som ikke har noe å gjøre i Tønsberg som vil bruke. Denne trafikken kunne ha kjørt på en annen og langt rimeligere vei og bru. Når det gjelder senketunnel til Korten er dette et veiprojekt som er så usikkert og kostbart at det må være galskap å starte på dette. Her må det finnes bedre og rimeligere løsninger og vil be om at løsningen ny kanalbru – utvidet vei til Kilen og en robust rundkjøring i 2 plan med avkjøring til Frodeåstunnelen vurderes på nytt.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger 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 7: Tekniske forhold

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 gjør 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 Rut 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. Understreker viktigheten av tidlig gjennomføring av planene om å legge fv. 303 i en ny trasé 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:

Merknaden tas til orientering. 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

3.6.158 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 bompengeavgift. 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 ringveien/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 trafikkskapende. 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 da det er mest brukervennlig for familien.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering.

3.6.162 Gaute Nordbotten

Saksnummer 201708891–201

Sammendrag av innspill til planforslag:

Uttaler seg som privatperson, det vil si som bilist, syklende, gående, buss- og togpassasjer og som padlende i Tønsbergfjorden.

I kapittel 1 i forslaget til kommunedelplan går det fram at Samferdselsdepartementet har besluttet at et ringvegkonsept skal legges til grunn for den videre planlegging. I Statens vegvesens *håndbok N100 Veg- og gateutforming* står det følgende under dimensjoneringsklasse H7:

«Dimensjoneringsklasse H7 skal benyttes for nasjonale hovedveger og øvrige hovedveger hvor arealdisponering og aktivitet inntil vegen gjør at fartsgrensen ikke kan settes til mer enn 80 km/t. Det kan være innfartsveg til en by, lenke i et ringvegssystem eller forbindelsesveg mellom byer.»

Ettersom departementet har besluttet at ringvegkonsept skal legges til grunn, må det antas at det er dimensjoneringsklasse H7 departementet har tenkt seg. I punkt 4.5.1 i forslaget til kommunedelplan er dimensjoneringsklasse H6 lagt til grunn. Planen oppfyller således ikke Samferdselsdepartementets beslutning. For begge alternativene ville det vært riktig med dimensjoneringsklasse H7 da det handler om en lenke i et ringvegssystem.

I Statens vegvesens *håndbok N100 Veg- og gateutforming* står det følgende under dimensjoneringsklasse H6:

«Dimensjoneringsklasse H6 skal benyttes for nasjonale hovedveger og øvrige hovedveger hvor arealdisponering 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.

Vegklasse H6 er ikke egnet for en veg som skal lede gjennomgangstrafikken utenfor Tønsberg. Med bakgrunn i ovenstående er det valgt feil dimensjoneringsklasse i kommunedelplanen.

Det er, spesielt på Vear og Korten, lagt opp til langt tettere med kryss enn kravet i *håndbok N100 Veg- og gateutforming*. Trafikk må derfor samles opp utenfor hovedvegen slik at antall kryss begrenses. Dette gjelder både for vegklasse H6 og H7.

Innsender peker på at veger hvor man kan holde høy gjennomsnittsfart er attraktive for bilistene og nevner eksempler som E18 og rv. 19. Det burde vært en målsetning for nytt vegsystem i Tønsberg å få all biltrafikk som ikke har noe i sentrum å gjøre over på den nye vegen. De to forslagene som nå er til høring er ikke attraktive nok. Innsender mener mange fremdeles vil velge å kjøre gjennom Tønsberg sentrum og at man ikke får ønsket måloppnåelse.

Trafikk fra fylkesveg 308 Kirkeveien og fylkesveg 309 Smidsrødveien må ledes naturlig inn på ny veg. Det må velges krysstyper som medfører at bilisten helst ikke vil ta av fra vegen, men fortsette rett fram inn på ny veg. Slik det er foreslått nå, vil kryssene ved Kolberg og ved Bekkevegen gjøre det naturlig å fortsette mot Tønsberg på eksisterende veg. Samme prinsipp må velges i kryss med fylkesveg 428 Ramdalveien. Det må være fristende å kjøre inn på ny veg, men ikke fristende å ta av med hensikt å ta en «snarveg» via fylkesveg 428 Munkerekkeveien til for eksempel Vestskogen.

Sandefjord kommune er redd for mer trafikk på fylkesveg 303 mot Melsomvik og Stokke dersom Hengebrualternativet velges. Dette kan løses ved kun å ha ramper til og fra nordvest i krysset rett vest for brua. Alternativt kan regulert tunnel i Hogsnesbakken bygges istedenfor tilkoblingsvegen til rundkjøringen på Vear.

For trafikk fra E18 via fylkesveg 300 bør det gjøres likeverdig om man skal kjøre inn mot Tønsberg eller til ny fastlandsforbindelse mot Færder kommune. Dette er også vektige argumenter for å velge dimensjoneringsklasse H7.

I Statens vegvesens *håndbok N100 Veg- og gateutforming* framgår det tydelig at det ikke skal bygges gang- og sykkelveg langs veger med dimensjoneringsklasse H6: «*Gående og syklende skal ha et tilbud. Dette bør løses via lokalt vegnett.*» Innledningsvis i håndboka står det at «bør» skal tolkes som et krav. Teksten skal derfor leses på vanlig norsk som: «*Gående og syklende skal ha et tilbud. Dette skal løses via lokalt vegnett.*» Det skal således ikke bygges gang- og sykkelveg langs den nye vegen noe kommunedelplanen feilaktig har lagt opp til på flere strekninger. For vegklasse H7 er det tilsvarende krav. Hengebrua kan dessuten gis en større stigning (normalen godtar 6 %) dersom gang- og sykkelvegen droppes. Seglingshøyden kan da økes.

Dette er også lagt opp til en svært høy dimensjonerende trafikkmengde med gående og syklende på hengebrualternativet. Det er vanskelig å se at det er realistisk med 1500 syklende per time. Samme løsning som for senketunnelen bør legges til grunn (ny gangbru over kanalen istedenfor gang- og sykkelveg langs hengebrua).

Dagens gang- og sykkelveger følger stort sett hovedvegene. Det oppfatter innsender som uheldig, bla. på grunn av støy og farlige kryssningspunkter. Innsender peker også på dårlig dekke og dårlig vedlikehold. Dagens kryssing av kanalen med gang- og sykkelvegbru har for dårlig kapasitet i høytrafikk. Uansett alternativ bør det bygges en ny bru for gående og syklende over kanalen ettersom det planlegges for flere gående og syklende. Dette er langt mer velanvendte penger enn gang- og sykkelveg over hengebrua.

Det er foreslått hengebru til Smørberg uten at andre faste brutyper er diskutert. Stålkassebru med variabel kassehøyde, fritt frambyggbru eller skråstagbru bør også vurderes. Dette er sannsynligvis billigere løsninger som også er langt billigere å vedlikeholde. Ifølge eksperter på bruvedlikehold, er hengebruer dobbelt så dyre å vedlikeholde som andre bruer. Selv om det er påpekt dårlige grunnforhold, er det kun beskjedne dybder i fjorden der brustedet vil komme (under 15 m). En peleløsning vil således kunne gjennomføres uten at det blir veldig utfordrende. Faste bruer er langt mindre følsomme for mindre deformasjoner enn en bevegelig bru.

Hogsnesbakken løses i brualternativet og ikke i senketunnelalternativet. Er dette et grep for å få to litt mer likeverdige alternativer prismessig?

Dagsone ved Ramdal nord er ikke bra. Her er foreslått en forholdsvis kort dagsone nærmest midt i et boligfelt. Boligene ligger dessuten høyere enn vegen noe som gjør det vanskeligere å støydempe. Det bør bygges lokk over vegen mellom de to tunnelene slik at det blir en tunnel og ingen dagsone. Det vises også til kommentarer til kryssløsningen i punkt 2.3.

Som ivrig kajakkpadler i Tønsbergfjorden er innsender svært skeptisk til spuntløsningene i senketunnelen. Av sikkerhetsmessige årsaker vil man padle nære land både for å kunne komme seg til land dersom man skulle velte, og for å unngå å bli påkjørt av båter. Spuntløsningene vil bli en formidabel barriere for kajakkpadlere. Hengebrualternativet er helt uproblematisk.

Begge alternativene har fordeler og ulemper. Ilandføring på Korten er bra for de som skal til nordre og østre deler av Tønsberg og ilandføring ved Vear/travbanen en fordel dersom man skal til E18. For de som skal til jernbanestasjonen er ilandføring på Korten mest attraktiv.

Jeg håper at mine synspunkter vil blir lest, vurdert og i størst mulig grad tatt hensyn til. Personlig er jeg lei av å betale bompenger på veger jeg ikke bruker og som har får dårlig standard. Dersom vegklasse H7 velges, vil jeg bli langt mindre negativ til bompenger selv om satsen blir høyere. Jeg vil da føle jeg får noe igjen for bompengene.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

For dimensjonering vises det til innledende kapittel 2, Tema 5: Trafikk. Valg av dimensjoneringsklasse H6 begrunnes hovedsakelig med at arealdisponeringen og aktiviteten inntil veien gjør at fartsgrensen settes til 60 km/t.

Det er riktig at avstanden mellom kryssene ved Jarlsberg travbane og på Korten er noe mindre enn N100 beskriver for H6-veier. På Korten ligger kryssene tett på grunn av lokale hensyn (tett bebyggelse, hensyn til kollektivtrafikk, uhensiktsmessig å etablere samleveier, kapasitetsvurderinger mm.). På Jarlsberg/Vear er det lagt vekt på tilpasning til lokalt, eksisterende veinett. Endelig plassering av kryss, krysstype og antall kryss vil fastsettes i reguleringsplanfasen.

Det er kjørt trafikkberegninger som viser at en ny forbindelse vil avlaste Kanalbrua for trafikk med mellom 30–50%. En ny fastlandsforbindelse kombinert med restriktive tiltak i Tønsberg sentrum gir ønsket effekt, da tiltakene samlet sett muliggjør å prioritere sentrumsrettet kollektivtrafikk og økt samfunnssikkerhet (viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger).

Det vil jobbes med en optimalisering av linjer, kryssutforming og trafikkregulerende tiltak i reguleringsplanfasen for bl.a. å unngå belastning av sekundærveinettet i tilknytning til den nye veien, samt finne de beste løsningene for tilførsel til E18.

I Sykkelhåndboka (V122) åpnes det for å bygge gang- og sykkelanlegg langs veier med fartsgrense 60 km/timen. For å få flere til å sykle og gå er det viktig med et godt sammenhengende tilbud. På Korten, Jarlsberg og over hengebrua er det vurdert som mest hensiktsmessig med et gang- og sykkeltilbud parallelt med hovedveisystemet.

Når det gjelder seilingshøyde vises det til innledende kapittel 2, Tema 7: Tekniske forhold.

Dersom hengebrua velges forutsettes den bygget med et parallelt gang- og sykkelanlegg. Det er lagt opp til et toveis sykkelanlegg adskilt med kantstein for gående. 1500 syklistere gjelder maksimaltiden.

Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv er under utarbeidelse og prinsipper og løsninger for gange, sykkel og kollektivtrafikken fastlegges her. Kommunedelplanen vil også kommentere forhold knyttet til drift og vedlikehold. Her er det viktig å understreke at ansvaret er delt mellom stat/fylkeskommune og kommunene.

Løsningene som er vist for gående og syklende i kommunedelplanen for ny fastlandsforbindelse vil optimaliseres i reguleringsplanfasen.

Øvrige punkter tas til orientering.

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 kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 3: Lokalmiljø
- Tema 6: Miljøtema

3.6.164 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 uttrykningsetatene 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 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

3.6.165 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 utrykningskjøretøy hvis Kanalbrua av en eller annen grunn skulle være stengt. Omkjøring om Smørberg–Ramberg vil bety flere minutter, som ifølge 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 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

3.6.169 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 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 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

3.6.171 Stein Otto Myrlund

Saksnummer 201708891–215

Sammendrag av innspill til planforslag:

Mener det eneste fornuftige alternativ er korridor 2 og alternativ 16730, undersjøisk tunnel Kaldnes–Korten.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering.

3.6.172 Ranveig Nordskog

Saksnummer 201708891–216

Sammendrag av innspill til planforslag:

Mener senketunnel Kaldnes–Korten er beste alternativet.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering.

3.6.173 Kristian Grytnes

Saksnummer 201708891–217

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innsender mener det legges for lite vekt på trafikkresultatene av å bygge tunnel med oppgang ved inn/utkjøringen til Tønsberg. Her vil de ansvarlige med viten og vilje påføre trafikken inn og ut av Tønsberg store kødannelser i arbeidstidskjøring morgen og kveld. Trafikktrykket fra Jarlsberglinna og Sem kirke inn mot Tønsberg er i morgen og kveldsrushet relativt stor. Med korridor 2 så vil trykket øke. Innsender mener at det vil være kø uansett tidspunkt med tunnelalternativet. Trafikk fra Nøtterøysiden som velger å kjøre inn til Tønsberg via korridor to og inn Slottsfjelltunnelen vil skape mer kø enn det er i dag. Innsender mener at dette ikke er godt nok belyst i siste rapport og at dette ikke kommer frem i media.

Innsender har etter å ha deltatt på presentasjon av utredningen, fått et soleklart inntrykk av at brualternativet er en virkelig god løsning for Nøtterøy, Færder, Kaldnesområdet og Tønsberg by. Om Tønsbergs politikere kan ta innover seg at Tønsberg fortsatt er byen for Færder kommune og omegn, vil utvilsomt bru innfri mest for befolkningen på flest måter. Usikkerhetene med det bygningsmessige ved en tunell i byfjorden gir for mange ukjente og kjente negative faktorer.

Innsender mener at transportanalysene om de er utført på samme måte som med Frodeåstunnelen ikke er pålitelig. Innsender mener at befolkningen har fått mindre og mindre tillit til bestilte utredninger. Slik som den som kom nå i tolvte time. Vinklingen på hva de skal ha svar på, kan gi de svarene bestilleren selv ønsker

Måtte fornuften seire.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Trafikkanalysene er utført i en nyere versjon av analyseverktøy og i tillegg er det utført trafikkanalyser i andre mer detaljerte verktøy enn det som ble brukt i arbeidet med Frodeåstunnelen. Vi viser også til innledende kapittel 2, Tema 5: Trafikk.

3.6.174 Kurt Kristensen

Saksnummer 201708891–219

Sammendrag av innspill til planforslag:

Ønsker tunnel Kaldnes – Korten.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering.

3.6.175 Rainer Off

Saksnummer 201708891–220 og Saksnummer 201708891–350 (identiske)

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

3.6.176 Anne Gunn Akselsen

Saksnummer 201708891–221

Sammendrag av innspill til planforslag:

Anbefaler senketunnel, men understreker at ny parallellelbru 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.

3.6.177 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.

3.6.178 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.

3.6.179 Christopher Hauan

Saksnummer 201708891–224

Sammendrag av innspill til planforslag:

Mener bru vil påvirke støy og forurensning. I tillegg til å påvirke nød-responsen.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 4: Samfunnssikkerhet og beredskap.

3.6.180 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. Munkerekkveien 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.

3.6.181 F.O. 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.

3.6.182 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.

3.6.183 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. Senketunnel er i utredningen pekt på å ha en større negativ konsekvens for naturmiljø enn brualternativet. Vi viser videre til innledende kapittel 2, Tema 6: Miljøtema og Tema 5: Trafikk.

3.6.184 Odd Svang-Rasmussen

Saksnummer 201708891-230

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innsender mener alternativ 2, undersjøisk tunnel Kaldnes – Korten, er den beste løsningen.

Alternativ 2 blir dyrere enn alternativ 1. Det betyr noe høyere bomstsats og/eller lengre tid med bom. Det må vi være villige til når vi da får den beste løsningen for fremtiden.

Innsender peker på at en senketunnel best ivaretar behov i forhold til dagens trafikkstrømmer hvor de fleste som kommer fra øyene skal til Tønsberg og øvrig trafikk i hovedsak skal nordover.

Opprinnelig hovedhensikt med ny fastlandsforbindelse var å sikre øyene fastlandsforbindelse når Kanalbrua var ute av drift (i lengre tid). For nødtjenestene ambulanse, brann og politi er tidsbruk under utrykning en meget viktig faktor. Tunnel Kaldnes – Korten gir mye kortere utrykningstid fra byen til øyene enn alternativ 1, er opplagt bedre når det gjelder trafikkavvikling og kapasitet.

Med tunnel Kaldnes – Korten får vi en sentrumsnær ringvei som effektivt vil kunne redusere gjennomgangstrafikken i sentrum. Når Nedre Langgate blir stengt for gjennomkjøring, vil Stoltenbergsgaten måtte ta gjennomgangstrafikken "alene".

Trafikkbelastning i Kjellekrysset, Semslinna og Jarlsberglinna:

Med tunnel Kaldnes – Korten blir det ingen endring av belastningen på Semslinna like nord for Kjelle sammenliknet med dagens forhold. Fremtidig utvidelse til 4 felt vil løse problemet. Jarlsberglinna vil få en forholdsvis liten økning med den trafikken som velger traséen ny tunnel, Kjelle krysset, Jarlsberglinna, Tomsbakken til Hortensveien i stedet for Kanalbrua og videre gjennom sentrum til Hortensveien. Jarlsberglinna har i dag ledig kapasitet. Kjellekrysset (de to rundkjøringene) vil få i økning den ekstra trafikken som skal videre på Jarlsberglinna. Selve krysset med de to rundkjøringene har i dag ledig kapasitet, også i rushtiden. Ettermiddagskøen vestover står i Semslinna. Innsender forutsetter at trafikken som kommer gjennom tunnelen til Korten og skal videre inn Farmannsveien mot sentrum, får en egen fil inn mot Farmannsveien utenom selve rundkjøringen på Kjelle og dermed ikke belaster det eksisterende Kjellekrysset.

Med senketunnelen skal ikke våtmarksområdet Ilene bli berørt. Utvidelse av Semslinna til 4 felt må ikke medføre miljøbelastninger på Ilene. Ålegress på Kaldnessiden: Innsender forutsetter at ålegressområdene på begge sidene av tunnelen blir beskyttet mot ødeleggelse i anleggsperioden, slik at regenerering kan ta til like etter at anlegget er ferdig.

Nye inngrep i bo- og LNF-områder: Sammenliknet med alternativ 1 er det meget små inngrep. Utvidelse av Semslinna til 4 felt er et unntak, med inngrep i LNF-område.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående lokalmiljø, 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 3: Lokalmiljø
- Tema 5: Trafikk
- Tema 6: Miljøtema

Når det gjelder behov for tilpasninger og tiltak i Kjellekrysset vil dette ses nærmere på i reguleringsplanfasen dersom senketunnelen blir valgt.

3.6.185 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.

3.6.186 Gunnar Monrad Jacobsen

Saksnummer 201708891-232

Sammendrag av innspill til planforslag:

Mener at utredningen om ny fastlandsforbindelse utarbeidet av Transportøkonomisk Institutt rapport 1617/2018 ikke er et forsvarlig grunnlag for å fatte et vedtak på. Innsender begrunner dette med at begge alternativene har en kostnad/nytteeffekt som er langt utenfor det som kan forsvares i et samfunn som vårt.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Det er utarbeidet konsekvensutredning samt en rekke ulike rapporter for å belyse virkninger og måloppnåelse for tiltaket. Endelig vedtak om ny fastlandsforbindelse fattes på grunnlag av en samlet vurdering av det faglige grunnlaget som foreligger. 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 bl.a. høye reisetidsbesparelser ved etablering av ny fastlandsforbindelse.

3.6.187 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.

3.6.188 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 (ambulans/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

3.6.189 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 bygate 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

3.6.190 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 Munkerekka 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 innsender tror at Munkerekkveien blir en betydelig mer ulykkesbelastet strekning (møteulykker og fotgjenger/sykkel ulykker) dersom biltrafikken øker som estimert.

De fartsdempende tiltak som finnes i dag i Munkerekkveien fremstår 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. Innsender 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 trafikksikkerheten 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 innsender forstår er intensjonen med en ny fastlandsforbindelse, så mener innsender at tunnel alternativet i større grad oppfyller denne intensjonen.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Trafikkberegninger viser som innsender påpeker en økning i antall biler i Munkerekkveien. 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.

3.6.191 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

3.6.192 Terje Hansen

Saksnummer 201708891–238

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innsender fremfører ikke «nye momenter». Det er gjort bruk av allerede kjent informasjon som er gitt i møter, leserinnlegg og høringsinnspill. Det er gjort sammenstillinger av den samme informasjonen på en måte som innsender mener kanskje ikke har vært gjort tidligere. Det konkluderes til slutt basert på tilgjengelig informasjon, sammenstilling og subjektive vurderinger.

Alle samferdselsprosjekter har konsekvenser. Begge alternativer vil ha konsekvenser for innbyggerne som befinner seg i umiddelbar nærhet til veitraséene, det være seg i Tønsberg (Nordbyen – Teglhagen – Korten), Kaldnes, Ramberg, Smørberg eller Vear. Videre vil begge alternativer påvirke natur og miljø i større eller mindre grad.

For å kunne danne seg et bilde av likheter og ulikheter og hvordan alternativene fremstår i forhold til måloppnåelse, risiko for gjennomføring og økonomi, påvirkning av diverse miljøområder har innsender sett det som hensiktsmessig å fremstille disse i en tabell.

Fremstillingen er basert på følgende informasjon:

- Statens Vegvesen (SVV) gjennomførte et informasjonsmøte på Teigar ungdomsskole tirsdag 23 januar i år.
- Fylkesmannens høringsuttalelse.
- Fylkesberedskapssjefens redegjørelse innenfor fagfeltet «Samfunnssikkerhet og beredskap i Tønsbergs blad (TB).
- Transportøkonomisk institutt (TØI) sin rapport

- Riksantikvarens høringsuttalelse
- Fiskeridirektoratets høringsuttalelse
- Norges Lastebileierforbunds høringsuttalelse
- Agility Groups høringsuttalelse

Konklusjonen etter denne sammenstilling er at Alternativ 11 500 i korridor 1 med bru fra Ramberg til Smørberg er best for Færder, Tønsberg og regionen. Alternativet har tilfredsstillende måloppnåelse og gir minst konsekvenser på de fleste viktige områder. Det løser også utfordringene knyttet til Hogsnesbakken. Sammen med trafikkregulerende tiltak i kombinasjon med gode incentiver for å benytte sykkel, kollektivtransport eller samkjøring, vil dette bli en ubetinget suksess på lang sikt. Innsender mener videre at ved å se mer på muligheter og mindre på begrensninger i seg selv vil gi positive konsekvenser for Færder, Tønsberg og regionen.

Når det gjelder Alternativ 16 730 i korridor 2 med senketunnel fra Kaldnes til Korten er dette beheftet med så omfattende risiko på flere områder. Dette gjør at dette alternativet bør skrinlegges. Gitt at alternativet er teknisk gjennomførbart er risiko for økonomiske overskridelser så stor at dette i seg selv er grunn god nok til å stanse prosjektet.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Bypakka tar innspillene med videre i prosessen mot endelig valg av løsning. 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 4: Samfunnssikkerhet og beredskap
- Tema 5: Trafikk
- Tema 6: Miljøtema
- Tema 7: Tekniske forhold
- Tema 8: Kostnader og finansiering
- Tema 9: Lokale og regionale virkninger
- Tema 12: Avklaringer i neste planfase

3.6.193 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.

3.6.194 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.

3.6.195 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 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

3.6.196 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.

3.6.197 Birger Hoivang

Saksnummer 201708891-243

Sammendrag av innspill til planforslag:

Det er innsenders oppfatning at gigantomani må slås av og at man velger den for brukerne (og velgerne) rimeligst mulige løsning, med størst sjanse for å stå ferdig i rimelig tid og med det sikreste kostnadsanslaget.

Den enkleste og rimeligste løsningen er ny bru over kanalen med utvikling av ringveien og tvungen kjøring om den flotte Frodeåstunnelen. Subsidiært kommer brualternativet nærmest. Innsender mener det er for mange negative konsekvenser, fremfor alt hva gjelder usikkerheten og kostnadene, om man velger tunnelalternativet.

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

3.6.198 Ann-Kristin Sanne

Saksnummer 201708891-244

Sammendrag av innspill til planforslag:

Nei til Bypakke Tønsberg.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering.

3.6.199 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 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

3.6.200 Alf Kristian Johnsen

Saksnummer 201708891-247

Sammendrag av innspill til planforslag:

Det er bare en fornuftig løsning, og det er bru over Vestfjorden. Kaldnes Korten er totalt forkastelig. Først så bygges blokker og hundrevis med leiligheter, når så det er gjort så planlegges en hovedvei gjennom området eller kloss inntil. Hele Kaldnes områdets bebyggelse vil få en trafikkstøy som er forkastelig for et boområde. Det finnes bare en løsning–Bru over Vestfjorden.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

3.6.201 Gunnar Bengson

Saksnummer 201708891-248

Sammendrag av innspill til planforslag:

Ønsker folkeavstemning.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering.

3.6.202 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.

3.6.203 Else og Bent Andersen

Saksnummer 201708891-250

Sammendrag av innspill til planforslag:

Ønsker ikke bypakke Tønsberg.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering.

3.6.204 Ruth S de Carvalho

Saksnummer 201708891–252

Sammendrag av innspill til planforslag:

Støtter parallellbru hvor man benytter Ringveien til Frodeåstunnelen. Mener 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.

3.6.205 Andreas Bjørnson

Saksnummer 201708891–253

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innsender advarer på det sterkeste mot å bygge noen av forslagene og mener at en Vestfjordforbindelse er det ende rette. Mener at konsekvensene av et tunellinnslag og en tverrveiforbindelse vil få i området Kolberg–Grindløkka–Teie er så betydende at det er underlig at ordfører vil utsette sine valg for dette. Innsender har mange argumenter, mot de to alternativ som er på høring, gjeldende de fleste tema som er utredet. Modernisering av hytter har gitt kommune og næringsliv gode inntekter, men også øket trafikk – hele året. Da må hovedstrukturen i ny fastlandsforbindelse, siktes inn mot Øyenes ve og vel. Ikke mot Tønsbergs forgodtbefinnende.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående de fleste tema som er utredet. 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

3.6.206 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:

Det er riktig at senketunnel avlaster Kanalbrua noe mer enn brualternativet ser ut til å gjøre. Når det gjelder seilingshøyde vises det til kapittel 2, Tema 7: Tekniske forhold.

3.6.207 Tora Marie Myreng

Saksnummer 201708891–255

Sammendrag av innspill til planforslag:

Støtter parallellbru, med vei via Ringveien og Frodeåstunnelen. Det har minst inngripen i natur og bebyggelse. Mener også at Ringveien har god kapasitet til å ta unna mer trafikk.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger. 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

3.6.208 Elisabeth Karlsen

Saksnummer 201708891–256

Sammendrag av innspill til planforslag:

Minner om at det er beboere på øyene som trenger fastlandsforbindelsen. 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

3.6.209 Aud og Lars Bergerud

Saksnummer 201708891–258

Sammendrag av innspill til planforslag:

Etter å ha lest utredninger og fulgt med på debatten i media, kommer innsender frem til at Kaldnes–Korten i tunnel er det klart beste alternativet. Innsender beskriver flere av de tema som er utredet der tunnelalternativet kommer best ut samt ulemper med brualternativet. De overordnede samfunnsmålene er at transportsystemet i Tønsberg-regionen skal være miljøvennlig, robust og effektivt. Med miljøvennlig menes et bærekraftig transportsystem som reduserer klimagassutslipp, begrenser lokale miljøskadelige virkninger av transport. Dette mener innsender blir best oppfylt ved tunnelløsning.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, miljøvennlig transport, lokalmiljø, trafikk og seilingshøyde. 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 3: Lokalmiljø
- Tema 5: Trafikk
- Tema 7: Tekniske forhold.

3.6.210 Grete Stensbøl

Saksnummer 201708891–259

Sammendrag av innspill til planforslag:

Er for bru over Vestfjorden og vil slippe å reise til Tønsberg når innsender skal til Torp flyplass eller til E18. Synes det er på tide at Tjøme blir tatt hensyn til, ikke bare at Tønsberg skal få det som de vil.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger. 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

3.6.211 Ole Bjørn Holta Skahjem

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.

3.6.212 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 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

3.6.213 Børre Mathisen

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 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

3.6.214 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.

3.6.215 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.

3.6.216 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 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

3.6.217 Audun Nordbotten

Saksnummer 201708891–268

Sammendrag av innspill til planforslag:

Krever Vestfjordforbindelsen utredet og bygget. Oppsummert ønsker ikke øyfolket å få en bygate (alt 11 500 eller 16 730) H6 vei, med maks fartsgrense 60 km/t og delvis 50 og 40, trafikkhumper, rundkjøringer med videre, men vil ha en motorvei H7 direkte fra Borgheim til E 18 ved Ramsum med skiltet hastighet 110 km/t som kan kjøres på mellom 3 og 4 minutter. Dette standpunktet er underbygget med en rekke henvisninger til vegnormalene og flere sitater fra ressurspersoner.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Hovedinnholdet i merknaden er krav om at Vestfjordforbindelsen må utredes og bygges, begrunnet ut fra vegnormaler 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 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 5: Trafikk
- Tema 7: Tekniske forhold
- Tema 8: Kostnader og finansiering

Ellers legger vi merke til at Nordbotten mener å representere hele øybefolkningen og baserer sitt standpunkt for Vestfjordforbindelsen blant annet på mange udokumenterte sitater fra forskjellige navngitte ressurspersoner fra administrativt og politisk miljø. Som offentlig etat er det ikke mulig å kommentere dette.

3.6.218 Bjørg H 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.

3.6.219 Kjetil Johan Salmilla

Saksnummer 201708891-270

Sammendrag av innspill til planforslag:

Ønsker senketunnel.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering.

3.6.220 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.

3.6.221 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 syddover 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

3.6.222 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:

Merknaden tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 6: Miljøtema.

3.6.223 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:

Merknaden tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

3.6.224 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.

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

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 til slutt velger som transportmiddel.

3.6.225 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.

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

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.

3.6.226 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. 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

3.6.227 Kari Axelsen Diederich

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 samt lokal og regional utvikling. 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 9: Lokal og regional utvikling

3.6.228 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 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

3.6.229 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 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

3.6.230 Rune Kittelsen

Saksnummer 201708891–281

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innsender ber om at forbindelse Hella – Stokke, undersjøisk tunell tas opp til vurdering da dette er et mye bedre alternativ for Færder, berører svært få under byggetid og etter. Nevner også at publikumsenteret til Politiet ligger i Stokke og dette danner en sentral plass for brann og redning for Tønsberg, Færder og SAS. Det er også et meget bra arbeidsmarked i

område rundt Torp. Innsender er også opptatt av å stanse forgubbing på øyene og ta hensyn til sommergjestene da disse trenger raskeste vei til E18.

Prosjektet bro Ramberg – Smørberg mange ulemper for bolig områder nord på Nøtterøy og lite bedring på det trafikale for Tjøme. Det er en voldsom satsning på gang- og sykkelveier som innsender tror er litt overdimensjonert. Kost/nytte er for svakt i dette prosjektet. I følge opplysninger som til nå er fremlagt er det ikke satt av plass til pendlerparkeringer.

Senketunnel Kaldnes – Kjelle gagnar Færder svært lite, er dyrt, tvilsomt mht. gjennomførbarhet, dyrt å vedlikeholde og ugunstig mht. reisetid. Ugunstig plassering i forhold til felles brann og redning. Heller ikke satt av plass til pendlerparkering i dette prosjektet.

Totalt sett er de fremlagte prosjektene for dyre sett i kost/nytte regnskap. Det medfører også åreis med sjenerende støy og svært mye anleggstrafikk, som kan påføre folk rundt anleggsområdet plager.

I vedtaket for bypakke Tønsberg står det at disse fremlagte prosjektene skal føre til økt handel og besøkende til Tønsberg. Det er helt feil etter innsenders mening da de heller fører til at handelen blir tatt andre mere tilgjengelige steder.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknadene tas til orientering. Viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger mht. innspill om forbindelse fra Hella – Stokke. Det er riktig som innsender påpeker at brualternativet kan gi ulemper for lokalmiljøet på begge sider av Vestfjorden. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø.

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 bl.a. høye reisetidsbesparelser ved etablering av ny fastlandsforbindelse.

For gående og syklende er det valgt en løsning hvor syklende får hver sin bane adskilt fra gående med en kantstein. Løsningene vil detaljeres i reguleringsplanfasen. Det pågår også et arbeide med kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv hvor man vil se nærmere på løsninger for gående og syklende, kollektivtrafikken og pendlerparkeringsplasser.

Når det gjelder arbeidsplasser og tidsbesparelser vises det til innledende kapittel 2, Tema 9: Lokal og regional utvikling. Når det gjelder brann og redning vises det til kapittel 2, Tema 4: Samfunnssikkerhet og anleggstrafikk og Tema 7: Tekniske forhold.

3.6.231 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

3.6.232 Rune Øverland

Saksnummer 201708891–284

Sammendrag av innspill til planforslag:

Som beboer i Vearlia siden 1991 har han sett trafikkøkningen langs fv. 303 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

3.6.233 Jan 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

3.6.234 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.

3.6.235 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.

3.6.236 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 enda større. En bru vil dessuten i

større grad berøre og til dels rasere bolig og næringsområder i traséen, 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 kapittel 2 «Svar fra Bypakke Tønsberg-regionen sortert på tema». Vi viser spesielt til vår omtale av:

- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 5: Trafikk

3.6.237 Turid Hansen

Saksnummer 201708891–289

Sammendrag av innspill til planforslag:

Tilsvaret innspill nummer 201708891–288, kapittel 3.6.236.

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

3.6.238 Synnøve og Clas Olsen

Saksnummer 201708891–292 og 201708891–376 (identiske)

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 fra Borgheim til E 18.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknadene tas til orientering. Vi 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.

3.6.239 Inger Kari 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:

Merknaden tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 6: Miljøtema.

3.6.240 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:

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående samfunnssikkerhet og beredskap, 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 4: Samfunnssikkerhet og beredskap
- Tema 5: Trafikk
- Tema 6: Miljøtema
- Tema 7: Tekniske forhold

Merknaden inneholder gode innspill som vil vurderes nærmere i den videre arbeidet i reguleringsfasen.

3.6.241 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.

3.6.242 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 konkurranseevne, mest gunstig for pendlingsmønster og mest i tråd med RPBA. 5) Vil ikke rasere boligområder på Ramberg/Munkerekka/Smørberg. Bru 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.

Merknaden tar for seg spørsmål angående lokalmiljø, samfunnssikkerhet, trafikk og lokal og regional utvikling. 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 5: Trafikk
- Tema 9: Lokal og regional utvikling

3.6.243 Ole Magnar Brynjulfsen

Saksnummer 201708891–299

Sammendrag av innspill til planforslag:

Stemmer for bru.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering.

3.6.244 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 4: Samfunnssikkerhet og beredskap og Tema 5: Trafikk.

3.6.245 Jon Willy Elmer

Saksnummer 201708891–301

Sammendrag av innspill til planforslag:

Støtter Bjørn Halvorsen, og anbefaler å droppe dagens planer. Dersom han må velge, vil innsender gå for bru.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

3.6.246 Tove og Anders Gerhard Norstrøm og Eva og Nils Andersen

Saksnummer 201708891-304

Sammendrag av innspill til planforslag:

Støtter Audun Nordbotten. 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.

3.6.247 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.

3.6.248 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:

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger 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 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- 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.

3.6.249 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 parallellbru (ved dagens Kanalbru) 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 Tanstadveien. 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:

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, trafikk og fremtidens transportløsninger. 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 11: Ny teknologi/fremtidens transportløsninger

3.6.250 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.

3.6.251 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:

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 6: Miljøtema.

3.6.252 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:

Merknaden tas til orientering. 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 2, Tema 3: Lokalmiljø.

3.6.253 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 da begge løsninger gir byen trafikal avlastning og 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 velges bort som alternativ, og at bro bør bygges.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Det er riktig som innsender skriver at brua er rimeligere å bygge enn senketunnelen og at usikkerheten er betydelig større ved en senketunnel.

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående trafikk, samfunnssikkerhet og beredskap 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 4: Samfunnssikkerhet og beredskap
- Tema 5: Trafikk
- Tema 8: Kostnader og finansiering

3.6.254 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.

Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående miljøvennlig transport, lokalmiljø, trafikk, tekniske forhold, ny teknologi/fremtidens transportløsninger og 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 2: Miljøvennlig transport
- Tema 3: Lokalmiljø
- Tema 5: Trafikk
- Tema 7: Tekniske forhold
- Tema 11: Ny teknologi/fremtidens transportløsninger
- Tema 12: Avklaringer i neste planfase

3.6.255 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 ivaretar 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.

3.6.256 Ragnar Torgersen

Saksnummer 201708891–315

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innsender mener at Vestfjordforbindelsen er den riktige, 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 (resten av merknaden er ikke relevant for saken).

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredning.

3.6.257 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:

Merknaden tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, 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.

3.6.258 Øivind K. Røed

Saksnummer 201708891-317

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innsender mener at hengebro, av to onder, tross alt det beste alternativet. Innsender er videre bekymret for at senketunnel-alternativet vil ødelegge det fredede våtmarksområdet på Ilene, og oppfordrer til å la naturen være en faktor i planleggingen. Innsender er 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 betongdekke til Kilen og videre gjennom Frodeåstunnelen. Mener dette blir et billigere alternativ

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknadene tas til orientering. Merknaden tar for seg prinsipielle spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, miljøvennlig transport, lokalmiljø, miljøtema og ny teknologi/fremtidens transportløsninger. 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 3: Lokalmiljø
- Tema 6: Miljøtema
- Tema 11: Ny teknologi/fremtidens transportløsninger

3.6.259 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:

Tas til orientering. Viser videre til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø.

3.6.260 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 tunnel og 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.

Innsender mener alternativet Ramberg – Smørberg vil være ødeleggende for bomiljøet på begge sider og i mindre grad avlaste Kanalbrua.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering. Viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger. Som innsender skriver avlaster senketunnelen Kanalbrua mest for trafikk. Forholdene for bomiljøet på Nøtterøy dersom hengebrua velges er beskrevet i innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø.

3.6.261 Tonje Økland

Saksnummer 201708891–321

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innsender mener:

- 1) Ta hensyn til industriarbeidsplassene på Kaldnes. Lang historie i Tønsberg. Ved tunnelalternativet raseres industriområdet og arbeidsplasser går tapt.
- 2) Senketunnel er mye dyrere enn bru, og kan medføre mange problemer, jfr. Oslofjordtunnelen.
- 3) Betydelige utfordringer ved bygging av en senketunnel.
- 4) Tunnelalternativet vil skjemme Byfjorden og historisk viktige områder ved Slottsfjellet.

- 5) Seilingshøyden for brua vil påvirke friluftaktiviteten for et lite antall mennesker.
- 6) Raskere vei til E18 ved brualternativet.

Innsender mener videre at det beste ville være å forkaste begge alternativer og bygge parallellbru, men mellom de to alternativene som er på høring er bru Ramberg – Smørberg klart best og billigst.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Det stemmer at bygging av senketunnel er ikke forenelig med videre drift på Kaldnes, jfr. innspill fra Agility Subsea Fabrication.

Videre er bru et langt rimeligere alternativ enn tunnel og faren for stenging er større i en tunnel enn på en bro. Bygging av senketunnel er krevende, men fullt mulig.

Når det gjelder øvrige innspill vises det til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger, Tema 6: Miljøtema og Tema 7: Tekniske forhold.

3.6.262 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.

3.6.263 Irinia Lisauskiene

Saksnummer 201708891–323

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innsender anbefaler alternativet Kaldnes–Korten i tunnel. Mener ei bru ødelegger hele landskapet og lurar på hvorfor ingen bryr seg om de som bor på Ramdal.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 6: Miljøtema.

3.6.264 Tor Bergersen og Eli Bergersen

Saksnummer 201708891–325

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innsenderne vil ikke ha Bypakke Tønsberg.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering.

3.6.265 Anna M. 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 ligge i god avstand fra Kanalbrua for å skape et nytt trafikkmønster. Ønsker Vestfjordforbindelsen.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredning.

3.6.266 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 Frodeåstunnelen til Kjelle, noe han mener er en enklere og billigere løsning.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Vi viser til innledende kapittel 2, 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.

3.6.267 Torill og Hans Petter Johansen, Isabel og Inge Solhaug, Hanna Marie og Petter Mølmen, Marit Ludahl 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 Munkerekkveien Vel. I tillegg trekker de frem at bruforslaget vil rasere et stort område ved Europrip i Munkerekka, og de er spesielt opptatt av støysituasjonen, 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:

Tas til orientering. Viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 4: Samfunnssikkerhet og beredskap.

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.

3.6.268 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 handle- eller bomiljø er stor, og at da blir det trafikkfarlig, forurensing og støyplager.

Hennes konklusjon er at hun ikke støtter noen av alternativene

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering. Viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredning.

3.6.269 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. Agility Subsea Fabrication (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. Oslofjordtunnelen som ofte må stenges.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Agility Subsea Fabrication 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, men forholdene kan ikke direkte sammenlignes med Oslofjordtunnelen da det for senketunnelen dreier seg om relativt korte stigninger på 5 %, noe som er i tråd med Statens vegvesens håndbøker.

Vi viser for øvrig til innledende kapittel 2, Tema 4: Samfunnssikkerhet og bedreskap.

3.6.270 Joachim Bræk 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 videre fastlandsforbindelsen burde vært lagt enda lenger sør enn høringsforslaget, og 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.

For øvrig 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

3.6.271 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 dyre og at de er «overkill» i forhold til hva behovet er. Han er langt fra sikker på at løsningene vil løse køene å veinettet, og dessuten 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 parallellebru tas opp til vurdering med bedre utnyttelse av Frodeåstunnelen.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering. 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.

Merknaden tar for seg spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, 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 1: Bakgrunn og tidligere utredninger
- Tema 2: Miljøvennlig transport
- Tema 5: Trafikk
- Tema 6: Miljøtema
- Tema 7: Tekniske forhold

3.6.272 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 Tufte, og 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:

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger og Tema 11: Ny teknologi/fremtidens transportløsninger.

3.6.273 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 beskleden innvirkning på Ilene)

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Det er riktig som innsender påpeker at senketunnelen avlaster Kanalbrua og Tønsberg sentrum mest for trafikk. Det er derimot feil at tunnelen har beskleden innvirkning på Ilene. Påvirkningen er stor. Spesielt i byggefasen og tiden etter.

Vi viser for øvrig til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø, Tema 6: Miljøtema og Tema 10: Jernbane.

3.6.274 Therese Aasgaard

Saksnummer 201708891–340

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innsender anbefaler alternativ Kaldnes – Korten i tunnel. Dette gir mindre ødeleggelse av bomiljø, mindre trafikkøkning, støy og forurensning.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering.

3.6.275 Reidun Ellingsen

Saksnummer 201708891–341

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innsender støtter forslaget til Audun Nordbotten.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering.

3.6.276 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:

Tas til orientering. Merknaden tar for seg spørsmål angående 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 5: Trafikk
- Tema 8: Kostnader og finansiering

3.6.277 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 Tanstadveien 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 spørsmålstegn rundt hvilke kost-nyttevurderinger som er foretatt.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 5: Trafikk

Usikkerheten i kostnadene på dette plannivået (kommunedelplan) ligger på +-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 bl.a. høye reisetidsbesparelser ved etablering av ny fastlandsforbindelse.

3.6.278 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 2, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 5: Trafikk.

3.6.279 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, nattero samt god informasjon
- God tilgang til turområder langs sjøen mot Nordbyen og Ramsar

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. 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 2, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 7: Tekniske forhold.

3.6.280 Kjetil 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.

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 pga. 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 2, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 12: Avklaringer i neste planfase.

3.6.281 Walmestad og Corneliussen

Saksnummer 201708891-351

Sammendrag av innspill til planforslag:

Beboere i Færder kommune har på ingen måte behov for noen av de 2 alternativene som foreligger. De 2 alternativene vil ikke ivareta målet om nullvekst i biltrafikk, tvert imot. Innsender ser Tønsberg sitt behov for fastlandsforbindelse i nord, ikke Færder. Innsender ønsker også å kritisere sakens gang i denne vinglete og lite profesjonelle prosessen. Det er ifølge innsender gitt lite informasjon til beboere i området. Bypakka og Færder kommune får kritikk for dårlig kommunikasjon med de berørte parter. Innsender har søkt informasjon men det viser seg helt umulig å forholde seg til utredninger, prognoser og trafikktegninger da de endrer seg i takt med Jonstang og Berg sine ønsker, synsing og behov.

Innsender er kritisk til at Tanstadveien ikke er konsekvensutredet og ber om full utredning av dette alternativet. De peker på at å bruke Tanstadveien som tverrforbindelse vil gi besparelse på nærmere 200 mill. kroner.

Håndverksenteret var også et alternativ til tverrforbindelse Smidsrødveien–Kolberg. Ifølge prøver v/håndverksenteret var grunnen for dårlig pga. leire, akkurat som hele området på nedre Teie. Derfor har beboerne i Bekkeveienområdet ingen forståelse for hvorfor Bekkeveien kan velges når ikke Håndverksenteret er bra nok. Innsender peker på at Bekkeveien blir langt dyrere å bygge. Det er i tidligere rapporter vist til at en tverrforbindelse i Bekkeveien vil få store miljøkonsekvenser for de som bor i området. Innsender krever en konsekvensutredning av Bekkeveien av prissatte og ikke prissatte konsekvenser.

Innsender har listet opp en rekke prissatte og ikke prissatte konsekvenser ved å legge tverrforbindelsen i Bekkeveien.

Hvis politikere fortsatt mener at Bekkeveien er det beste alternativet stilles følgende krav:

- Husene skal kun rives på den ene siden av Bekkeveien. Dvs. husene som ligger på nordsiden av Bekkeveien. Dette samsvarer med ønsker fra de som bor i første linje på den nordre siden. Årsaken til dette er at nordsiden av Bekkeveien har flest hus med innkjøring fra Bekkeveien og ifølge SSV skal det ikke være innkjøring fra Bekkeveien til eiendommene.

- 30–40 sone i Bekkeveien frem til Eikeveien.
- Miljøtunnel i hele Bekkeveien, evt høy voll (2–3 meter) med støyskjermer (4 m høye) langs hele sørsiden der det er bebyggelse.
- Evt. nye vinduer med støyisolering.
- Anlegge trygg skolevei, dvs. vei under Bekkeveien/Eikeveien og under Kirkeveien før anleggsarbeidet starter (dette krever vi at overholdes ift å ivareta liv og helse for nesten 800 skolebarn i området) DE SKAL FÆRDES TRYGT før og etter skoletid. Det skal ikke arbeides i Bekkeveienområdet før kl. 8.30 eller etter kl. 16 på hverdager, i helger skal det ikke arbeides. Dette handler om livskvalitet for barn/ungdom, familier og barnefamilier i området da hele grunnen rister når store kjøretøyer passerer i Bekkeveien, dette gjelder også spunting, mm.
- Erstatning for verdiforringelse av bolig.

Med denne overdimensjonerte veipakken vil politikere i Tønsberg og Færder stimulere til stor vekst i biltrafikken. Dette er ikke i tråd med de nasjonale kriteriene. Når priser på kollektivtransport nå går opp i samme område vil det også påvirke trafikken negativt. I samme pakke raserer politikere områder på Teie med 3 store rundkjøringer og overdimensjonerte sykkelveier på kryss og tvers. De sørger også for et rasert boområde på Ramdal ved en Smørbergforbindelse og viser på denne måten at de hverken bryr seg om folket på øya eller bomiljøer som blir til 4-felts veier og enorme rundkjøringer. Tunnelalternativet som kommer dårligst ut ifølge rapportene som ble lagt frem 23.1.2018 er ingen andres beste annet enn Tønsberg. Denne løsningen vil også stimulere til økt trafikkvekst og tilsvarende rasering av bomiljø på Teie uten å løse det påståtte kø-problemet som vi ikke har. Kø blir det uansett (ref. SVV), men den kommer i tunnelen. Tunnelen vil heller ikke løse tungtransporten da den vil fortsatt gå over Kanalbrua, rundt Ringveien og gjennom Frodåstunnelen. Årsaken er at tunnelen er for bratt og for store tunge kjøretøyer vil tunnelen bety økte kostnader i tillegg til bompenger, derfor velger de Ringveien.

Med fare for å grave på fornminner eller muligheten for setningsskader på Slottsfjellet bør begge alternativene skrinlegges for alltid. På Nøtterøy stemte vi ned forslaget (ref. tidligere folkeavstemming) om en fastlandsforbindelse i 2005. I et så stort prosjekt, hvor befolkningen blir belastet med skyhøye bomtakster, rasering av eiendommer i øst og vest samt ødeleggelse av Teie sentrum, burde Færder gått for en folkeavstemming. Vårt valg mellom pest eller kolera må bli Smørberg da dette er raskest vei til E-18, men innsender håper at hele pakken blir skrinlagt for godt.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Bypakke Tønsberg-regionen tar innspillene til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger for informasjon om bakgrunnen for prosjektet. Når det gjelder informasjon om prosjektet og om Bypakke Tønsberg-regionen vises det til informasjonskanaler på nett og i sosiale medier. Videre er planprosessen lagt opp ihht. krav i plan og bygningsloven med varsel om oppstart og informasjons- og medvirkningsmøter underveis samt ordinær høring av planforslagene. Alle møter er annonsert på nett og i lokalavis.

Som det står beskrevet i planprogrammet er Bekkeveien en del av konsekvensutredningen og en kortfattet oppsummering av virkningene kan leses i innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 6: Miljøtema. Det er ikke stilt krav om konsekvensutredning av Tanstadveien i planprogrammet. Det er gjennomført analyser for å vurdere Tanstadveien som alternativ løsning til Bekkeveien. Som det fremkommer under kapittel 2.5.2 opprettholdes Bekkeveien som tverrforbindelse da denne løsningen gir ønsket effekt (Tanstadveien ligger blant annet for langt sør til at den er attraktiv som tverrforbindelse). Vi viser ellers til innledende kapittel 2, Tema 5: Trafikk

En tverrforbindelse fra Håndverkssenteret er tidligere vurdert. Det var forutsatt en kort fjelltunnel her. Denne løsningen ble vurdert som ikke teknisk gjennomførbar. Bekkeveien ble vedtatt som tverrforbindelse i kommuneplanen til Færder kommune (kommunestyrevedtak fattet 17.06.2015), og er i kommuneplanen vist med en hensynssone i påvente av en kvalitetssikring.

Det vil jobbes med optimalisering og tilpasninger til eksisterende forhold i reguleringsplanfasen. Støyberegninger og behov for tiltak vil ses på i reguleringsplanfasen. Når det gjelder anleggstrafikk vises det til innledende kapittel 2, Tema 7. Punktene som spilles inn her vil måtte vurderes i en senere fase.

Når det gjelder vekst i biltrafikken vises det til innledende kapittel 2, Tema 2: Miljøvennlig transport. Trafikale forhold er som nevnt omtalt i kapittel 2, Tema 5. Tunellen har en stigning/fall på 5% over en kort strekning og dette vil ikke påvirke fremkommeligheten for tungtransport. 5% er ihht. krav i Statens vegvesens håndbøker (Håndbok N100 og tunnelhåndboka N500).

Når det gjelder forholdet til bompenger vil plassering og takster avklares på et senere tidspunkt. Viser til innledende kapittel 2, Tema 8: Kostnader og finansiering.

I forhold til ønske om en folkeavstemning vises det igjen til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger, hvor det redegjøres for de politiske vedtak som er fattet i prosessen.

3.6.282 Marianne G. 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 2, Tema 3: Lokalmiljø.

3.6.283 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.

3.6.284 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. Det er riktig at brua er mer negativ for boområdene på begge sider av fjorden. Viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø.

3.6.285 Svenn 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:

Merknaden tas til orientering. Det stemmer at hengebrua er 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 Vear til Nøtterøy/Tønsberg med muligheter for gåing og sykling over brua. Vi viser videre til innledende kapittel 2, Tema 9: Lokale og regionale virkninger.

3.6.286 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:

Tas til orientering. Det er riktig at brua er mer negativ for boområdene på begge sider av fjorden. Viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø.

3.6.287 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 time-out og nytenkning.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

3.6.288 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 time-out og nytenkning.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

3.6.289 Vidar Bjønnes

Saksnummer 201708891–360

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innsender peker på konsekvenser for han som eier av Munkerekkeveien 30 og peker på økonomisk tap/uføre dersom bruforbindelsen velges. Innsender mener videre at den nye fastlandsforbindelsen må bli mellom Kaldnes og Korten. Da hensikten med ny forbindelser er å avlaste den eksisterende så må dette bli en løsning mellom Kaldnes og Korten. Det vil gi mer enn 5000 flere biler på den nye veien, enn om det velges bro Ramberg – Smørberg. Det er jo ikke naturlig å kjøre via travbanen dersom man kommer fra Tjøme og Nøtterøy og skal f.eks. til sykehuset eller Farmandstredet / Tønsberg sentrum. I tillegg vil også betydelige veletablerte boligområder på begge sider bli rasert ved valg av denne broløsningen. Det vil innsender ikke ha noe av. Kostnadmessig så kan det se ut til at de to løsninger som er relativt like, når man tar med «riktig høyde» på broen og nødvendige tiltak på Smørbergsiden – som også vil få ulemper med trafikkøkning. Dessuten er det brukerne som skal betale en vesentlig del av investeringen her.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Det finnes dessverre ingen ordning der en grunneier har krav på erstatning for eventuelt redusert salgsverdi av sin eiendom i en kommunedelplanfase. Når reguleringsplan er vedtatt kan en huseier som mener at eiendommen blir påført så store nærføringsulemper at det er grunnlag for erstatning etter nabolovens bestemmelser, reise sak etter naboloven.

Som innsender skriver avlaster senketunnelen Kanalbrua mer for trafikk enn hengebrua, samt at den treffer bedre på målpunkt i byen. Hengebrua har større negative konsekvenser for boområdene på Nøtterøy enn senketunnelen.

Vi viser for øvrig til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 7: Tekniske forhold.

3.6.290 Dag Daler

Saksnummer 201708891–362

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innsender anbefaler valg av trasé 16 730 Kaldnes–Korten i tunnel. Trasé 16 730 er det alternativet som best oppfyller primærmålet:

«å avlaste trafikken på den eksisterende Kanalbrua og tilførselsveiene, hvor det i dag er kødannelse og forsinkelser og slik at det gir mulighet til prioritering av buss- og kollektivtrafikk.»

- Trasé 16 730 er alternativet som best ivaretar intensjonene og føringene i Vestfold Fylkeskommunes Regionale Plan for Bærekraftig Arealpolitikk (RPBA), bygger opp under målsetningen om fortetting i sentrum og begrenser byspredning og nedbygging av dyrket mark.

- Danner sammen med Frodeåstunnelen en sentrumsnær ringforbindelse som avlaster trafikken i Tønsberg sentrum og gir god forbindelse øst–vest, utnytter det eksisterende veisystemet ved at nord, sør og øst trafikken separeres ved trafikkmaskinen på Kjelle.
- Oppfyller best Rikspolitiske føringer og nasjonale mål om at all vekst i bytrafikk skal tas av kollektiv transport, sykkel og gange. Prioriterer kollektivtrafikken og øker tilgjengeligheten til Jernbanen ved at traséen ligger tett på Jernbanestasjonen. Muliggjør nye, raske og effektive bussruter i Tønsberg vest.
- Gir størst reduksjon av trafikk i Tønsberg sentrum noe som øker fremkommeligheten for buss og kollektiv trafikk.
- Generer ikke ny trafikk.
- Ivaretar best boområder, bomiljø og nærmiljø mot rivning av hus, trafikkstøy og forurensning i form av svevestøv fra trafikk.
- Trase 16 730 er det alternativet som best ivaretar hensyn til landskapsbilde, miljø og naturvern.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Det er riktig at de trafikale virkningene for byen og, inklusiv forholdene for kollektivtrafikk, er mest positive for tunnelalternativet. Det er også riktig at færre boligområder blir belastet med trafikkrelaterte ulemper.

Det er derimot ikke riktig at tunnelen best ivaretar hensyn til landskapsbilde, miljø og naturvern. Det er det brualternativet som gjør. Det vises for øvrig til innledende kapittel 2, Tema 1–12 for utfyllende beskrivelse.

3.6.291 Jarl Teig

Saksnummer 201708891–364

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innsender stiller seg bak hovedtyngden av meninger på facebooksidene til tilhengerne av vestfjordforbindelsen.

Mener sliingsprosessen har vært preget av svakt beslutningsgrunnlag. Bl.a. at trafikkundersøkelser ikke er foretatt på relevante tidspunkt. Økonomi og miljøhensyn har ikke vært nesten ikke vært et tema, og i tillegg har folkemeningen ikke blitt hensyntatt ifølge han. Han kritiserer politikerne for ikke å ha vært åpne på historikken i saken, og synes det er vanskelig å kontrollere tidligere vedtak i kommunene.

Han stiller spørsmålstegn ved om det er tenkt på hvor alle massene fra anleggsvirksomheten skal deponeres, og er bekymret for at lange transportdistanser vil medføre store miljøkonsekvenser og økte kostnader.

Han mener kostnadene på de to alternativene har blitt astronomiske, i motsetning til andre alternativ som han mener ville løse problemene bedre.

Han ønsker at prosessen kan stoppe opp, og at man tar seg tid til å dobbeltsjekke om hypotesene fra 8–9 år tilbake fortsatt er gyldige.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger, Tema 6: Miljøtema, Tema 7: Tekniske forhold og Tema 8: Kostnader og finansiering.

Det er riktig at det blir mye tungtrafikk i forbindelse med frakt av bl.a. sprengstein. Det vil i neste planfase jobbes mer detaljert med å finne egnede og hensiktsmessige deponiområder innenfor akseptabel transportavstand.

3.6.292 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:

Merknaden tas til orientering. 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 2, Tema 3: Lokalmiljø.

3.6.293 Smidsrødveien 30, 32 og 35, og Lundgaardveien 1, 3 og 5.

V/Øyvind Rygh

Saksnummer 201708891–366

Sammendrag av innspill til planforslag:

Eierne reagerer sterk på det foreslåtte omfanget av inngrep i forbindelse Kolberg-traséen, 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 Bekkeveien – Grindløkka – 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 bypakke uten særlig aktsomhet kan komme å bli svært ødeleggende på det Teie vi kjenner. Det må tas hensyn ved etablering av gang- og sykkelstier.
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:

Merknaden 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 kapittel 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

3.6.294 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 trekkruiter 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 trekkrutene. Ornitologisk forening og Fylkesmannen anbefaler begge denne løsningen fremfor tunnel.

Det vises for øvrig til innledende kapittel 2, Tema 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:

Merknaden tas til orientering. Det er riktig som innsender skriver at senketunnelen er mindre belastende for boligområdene langs Vestfjorden. Vi viser ellers til innledende kapittel 2, 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:

Merknaden tas til orientering. Det er riktig som innsender skriver at senketunnelen er mindre belastende for boligområdene langs Vestfjorden. Viser til innledende kapittel 2, 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:

Merknaden tas til orientering. Det er riktig som innsender skriver at senketunnelen er mindre belastende for boligområdene langs Vestfjorden. Viser til innledende kapittel 2, 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:

Merknaden tas til orientering. Det er riktig som innsender skriver at senketunnelen er mindre belastende for boligområdene langs Vestfjorden. Vi viser til innledende kapittel 2, 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 Tønsberg. Mener effekten av ny fastlandsforbindelse ikke vil oppnås slik man håpet. Minner om Frodeåsen.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Det er riktig som innsender skriver at senketunnelen er mindre belastende for boligområdene langs Vestfjorden. Viser til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 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 jernbanetraséen 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 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. Løsning er vist på en skisse vedlagt innspillet, og er å finne i rapporten hvor høringsinnspillene fremgår i sin helhet.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering. Merknaden er ikke i første rekke et innspill i forhold til de to alternativer for fastlandsforbindelse som ligger ute på høring, men mer å betrakte som et innspill i

debatten om hvor jernbanestasjon i Tønsberg-området bør lokaliseres og hvordan man kan knytte andre transportformer til jernbanenettet.

3.6.302 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:

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger

3.6.303 Svein Otto Corneliussen

Saksnummer 201708891–387

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innspillet består av to deler.

Del 1:

Innsenders eiendom i Bekkeveien på Nøtterøy står i fare for å bli berørt av veianlegget, og i den forbindelse gjør eier oppmerksom på noen forhold han er opptatt av skal ivaretas i den videre planleggingen og at SVV tar ansvar for:

- Innkjøring kan påvirkes og må i så tilfelle flyttes til en privat vei på andre siden av huset og nytt inngangsparti opparbeides.
- Støy/støv/vibrasjoner. Ønsker målinger før og etter anleggsperioden.
- Grunnundersøkelser. Varler om dårlig grunn. Blåleire.
- Støyskjerming

Etterlyser opplysninger om forventet trafikkmengde og bredder på vei. Innsender er kritisk til at det velges å dele et stort, sammenhengende villastrøk fra Teie torv til Øhrebekken for å oppnå en bilfri gate i Tønsberg, og ønsker å bruke Tanstadveien i stedet for Bekkeveien som tverrforbindelse.

Del 2 (på vegne av interessenter og beboere på Teie):

Innsender presenterer et historisk blikk tilbake til 2003, via folkeavstemningen i 2005, Konseptvalgutredning for Bypakke Tønsberg-regionen, og prosessen med ekstern kvalitetssikring (KS1). Innsender er meget kritisk til det arbeidet som ble gjort i KVV-fasen, og mener at hele bypakka er basert på ønsker og ikke reelle behov.

Videre er innsender uenig i anbefalingen om å benytte Bekkeveien som tverrforbindelse mellom Smidsrødveien og oppstartspunkt for fastlandsforbindelsen ved Kolberg. Innsender

mener vedtaket om å velge forbindelse i Bekkeveien fremfor ved Håndverkssenteret ikke er godt nok begrunnet. Videre argumenteres det med at Tanstadveien er et bedre alternativ, med mange flere fordeler og uten de ulemper som følger med Bekkeveien. Dette gjelder forhold som økonomi, belastning for boliger, jordvern m.fl. Innsender mener at det må foretas en ny konsekvensutredning av Bekkeveien/Tanstadveien.

Videre mener innsender at tunnelforslaget har mange svakheter. Det er bl.a. ikke tenkt på næringslivet og behovet for frakt av varer, og det er for mye stigninger opp/ned med både senketunnel og fjelltunnel og dette er uheldig for tungtrafikken. Innsender anser at tunnelløsningen ikke er robust, og ser utfordringer spesielt i Kjellekrysset, samt er redd for at en hendelse her vil stoppe all trafikk fra Nøtterøy, Tønsberg og gjennom Frodeåstunnelen. Det er også problematisk med store mengder forurenset masse som skal graves opp fra sjøbunnen. Innsender tror dette kan medføre setningsskader på Slottsfjellet og områdene rundt. Muligheter for å påtreffe automatisk fredede kulturminner er også en realistisk utfordring. Henviser til SVV, som sier at tunnelløsningen byr på store utfordringer.

Innsender mangler tillit til politikerne, og mener de er for opptatt av å skynde seg, at de ikke vil ha argumenter inn fra sidelinjen som kan stoppe prosessen. Mener at folkeavstemning hadde vært det riktige. Ønsker ingen av alternativene, men må det velges, så faller valget på bru Ramberg – Smørberg som det minst ille.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Del 1:

Innspillene som dreier seg om forhold ved eiendommen tas med videre til reguleringsfasen. Dette gjelder også grunnforhold, detaljer rundt utforming og plassering av støyskjerming.

Merknaden tar ellers for seg spørsmål som er delvis sammenfallende med innspill fra andre innsendere, 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
- Tema 2: Avklaringer i neste planfase

Del 2:

Når det gjelder valget av Bekkeveien fremfor både Håndverkssenteret og Tanstadveien er dette dokumentert godt i vedtak og utredninger. Disse har innsender også fått tilsendt tidligere i prosessen. Det understrekes at selv om en tverrforbindelse i Bekkeveien har negative konsekvenser for beboerne langs veien, så er det vurdert at dette er den mest hensiktsmessige løsningen. Detaljutforming av løsningen og tilpasning til omgivelsene må en se på i neste fase.

Det er riktig som innsender påpeker at senketunnelen er mer utfordrende enn bruløsningen når det gjelder bygging i Byfjorden, særlig med tanke på fornminner. Det er imidlertid ikke fare for setningsskader på selve Slottsfjellet. Det er påpekt i konsekvensutredningen at de hydrogeologiske forholdene kan endres og dermed påføre kulturlagene i middelalderbyen skade. Dersom alternativet med senketunnel blir valgt vil dette bli fulgt opp i prosjektets neste faser.

For øvrig tar merknaden for seg spørsmål som sammenfaller med innspill fra andre innsendere, 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 4: Samfunnssikkerhet og beredskap
- Tema 5: Trafikk
- Tema 6: Miljøtema
- Tema 7: Tekniske forhold
- Tema 12: Avklaringer i neste planfase

3.6.304 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:

Tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger

3.6.305 Steinar Helgerud

Saksnummer 201708891–391 og 201708891–429

Sammendrag av innspill til planforslag:

Innsender har sendt inn to omtrent identiske innspill.

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 det mest fornuftige alternativet er alternativ 1 hengebru Ramberg–Smørberg.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Tas til orientering.

3.6.306 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 tunnellsøsning 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 bruløsning vil øke attraktiviteten til Vearområdet da det blir inkludert i en utvidet ringvei med flere akser inn mot sentrum.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Flere av innspillene tas med videre til reguleringsplanfasen dersom bru blir valgt.

For øvrig vises til innledende kapittel 2, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 9: Lokale og regionale virkninger.

3.6.307 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:

Merknaden tas til orientering. Vi viser til innledende kapittel 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger

3.6.308 Line H. 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:

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg spørsmål angående lokalmiljø, 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 3: Lokalmiljø
- Tema 5: Trafikk
- Tema 6: Miljøtema

3.6.309 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. Vi viser for øvrig til innledende kapittel 2, Tema 4: Samfunnssikkerhet og beredskap og Tema 6: Miljøtema

3.6.310 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. Vi viser for øvrig til innledende kapittel 2, Tema 6: Miljøtema

3.6.311 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:

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg påståtte mangler i utredningen angående lokalmiljø, trafikk, miljøtema, tekniske forhold, kostnader og finansiering, lokal og regional utvikling samt detaljer som hører hjemme i neste planfase. Det vises til dette 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 6: Miljøtema
- Tema 7 Tekniske forhold
- Tema 8: Kostnader og finansiering
- Tema 9: Lokal og regional utvikling
- Tema 12 Avklaringer i neste planfase

3.6.312 Martin Hartmark Aas

Saksnummer 201708891–401, 201708891–418 (Tilnærmet identiske innspill)

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 2, Tema 3: Lokalmiljø og Tema 6: Miljøtema for utfyllende informasjon

3.6.313 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 spørsmål tegn ved støyberegningene. Videre mener han 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 (vedlegget finnes i rapporten hvor høringsinnspillene er med i sin helhet).

Innsender stiller spørsmål stegn ved nedbetalingstid på bare 15 år. Videre stemmer han for å bygge tunnel (eller evt. bru) fra Kaldnes til Korten for å unngå å berøre boligområder.

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, lokalmiljø, trafikk, miljøtema, 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 8: Kostnader og finansiering
- Tema 12 Avklaringer i neste planfase

En del av merknaden kan være innspill til neste planfase dersom brualternativet velges.

Når det gjelder nedbetalingstid, er 15 år standard for alle bompengefinansierte veiprosjekter i Norge.

3.6.314 Kari Anne Kreutz Bryde 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:

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, lokalmiljø, trafikk 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 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.

3.6.315 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 bompengerekravet ved at personer registrert i Færder slipper å betale på vei ut fra Nøtterøy over brua.

Innspill ang. Kolbergområdet:

- Mener Øgårdsveien ville være bedre egnet som tverrforbindelse siden denne ligger lenger nord

Bypakke Tønsberg-regionens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Merknaden tar for seg spørsmål angående bakgrunn og tidligere utredninger, lokalmiljø, 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 3: Lokalmiljø
- Tema 5: Trafikk
- Tema 8: Kostnader og finansiering

3.6.316 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 Stoltenbergs gate 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 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger og Tema 2: Miljøvennlig transport

Innspillene ang. forskyvning av arbeidstid mm. tas til orientering.

3.6.317 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

3.6.318 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 Tønsberg-regionen 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 – Korten)

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

3.6.319 Rolf S. Grundesen 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.

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 tunnelløsningen, 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 nedsatte 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
 - Varning 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. Det vises forøvrig til kapittel 2, Tema 1 – 12

3.6.320 Olaf 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 2, Tema 6: Miljøtema og Tema 12: Avklaringer i neste planfase.

3.6.321 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 2, Tema 3: Lokalmiljø.

3.6.322 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.

3.6.323 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 videre til innledende kapittel 2, Tema 2: Miljøvennlig transport samt Tema 10: Jernbane.

3.6.324 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.

3.6.325 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 Statsraad Lehmkuhl 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 videre til innledende kapittel 2, 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. Senketunnel treffer videre bedre på måloppnåelse.

3.6.326 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 2, Tema 3: Lokalmiljø

3.6.327 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 pilarer, 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.

Skisse på parallell kanalbru følger med innspillet. Denne er tatt med i rapporten hvor alle høringsinnspillene er med i sin helhet.

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 2, Tema 1: Bakgrunn og tidligere utredninger.

