

## **Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme - Oppsummering av innkomne merknader til planprogrammet ved offentlig ettersyn med kommentarer**

### **INNLEDNING**

Forslag til planprogram for interkommunal kommunedelplan med konsekvensutredning lå ute til offentlig ettersyn (høring) i perioden 13. november 2015 til 11. januar 2016. I høringsperioden ble det arrangert møter om saken med informasjon og medvirkning som overskrifter. Møtene ble arrangert slik:

- 26. november 2015: Åpent informasjonsmøte
- 14. desember 2015: Åpent medvirkningsmøte
- 6. januar 2016: Åpen kontordag; info og medvirkning

Det kom inn i alt 54 høringsuttalelser fra fagetater, næringsaktører, politiske partier, interesseorganisasjoner, velforeninger og enkeltpersoner. I det etterfølgende er innspillene organisert i grupper. Hver enkelt uttalelse er oppsummert og kommentert av bypakkens organisasjon. Det er gitt en vurdering om uttalelsen påvirker planprogrammet og/eller betinger endringer i planprogrammet. Nummerangivelsen for hver enkelt uttalelse er gjort i samsvar med rekkefølgen de er mottatt hos fylkeskommunen.

Bypakkeorganisasjonen setter pris på det store antallet uttalelser som har kommet inn. Disse avdekker stort engasjement og god kunnskap om fastlandsforbindelsen. Uttalelsene er saklige og tydelige. Ikke alle uttalelsene har ført til endringer i selve planprogrammet, men vil likevel ha betydning for videre arbeid med fastlandsforbindelsen både i samband med kommunedelplan/konsekvensutredning og senere med reguleringsplan.

### **OPPSUMMERING MED KOMMENTARER**

#### ***Offentlige fagetater***

*43. Tønsberg kommune v/fagenhet helse og omsorg* bemerker at folkehelse bør utredes i et mer samlet perspektiv. Kommuneoverlegen og miljørettet helsevern lister opp en rekke temaer med betydning for folkehelse som bør konsekvensutredes (barrierevirkninger, konsekvenser for badeplass, friluftsområder, barn og unges oppvekstvilkår, støy mm). Videre planarbeid må legge til rette for medvirkning av barn og unge. Planprogrammet viser til at barn og unges arealbruk i området ble utredet i 2004. Kommunen vurderer at undersøkelsen er for gammel og det trengs en ny kartlegging av barns arealbruk.

Medvirkningsmetoder må klargjøres og beskrives, slik at det sikres at alle befolkningsgrupper blir hørt og gis reell mulighet til medvirkning i det videre planarbeidet.

*Kommentar:* Behov for ny registrering av barns arealbruk blir vurdert i det videre planarbeidet. Tema relatert til folkehelse og barn og unges interesser vil bli omtalt i konsekvensutredningen og nærmere håndtert i reguleringsplan.

3. Fiskeridirektoratet vurderer at planen ikke berører områder med registrerte viktige nasjonale eller regionale fiskeriinteresser. Det er imidlertid registrert ålegress og bløtbunnsområder i strandsonen. Direktoratet ber om at den forestående KU omtaler eventuell negativ effekt på disse områdene, spesielt i anleggsfasen. Områdene er konkretisert i vedlagt kart.

*Kommentar:* Føringer om hensyn til og utredning av konsekvenser for ålegras og bløtbunnsområder er innarbeidet i revidert planprogram.

6. Mattilsynet har ingen merknader i saken da planen ikke berører tilsynets ansvarsområder.

15. Norsk maritimt museum kommenterer planprogrammets punkt 6.2.4 side 47: Her heter det at arkeologiske undersøkelser etter kulturminnelovens § 9 gjennomføres i forbindelse med reguleringsplan. Museet vil understreke viktigheten av at registrering av kulturminner under vann kommer i gang tidlig og henviser til bestemmelser i kulturminneloven § 14 om skipsfunn. Av hensyn til prosess og saksbehandlingstid er det gunstig at konfliktpotensialet avklares tidlig.

*Kommentar:* Føringer om tidlig registrering av kulturminner under vann er innarbeidet i revidert planprogram.

21. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) bemerker at ny vegforbindelse vil berøre NVEs forvaltningsområder knyttet til inngrep/nærføring med vassdrag og skredfare. Planområdet krysser flere mindre vassdrag. Det bør legges føringer allerede på kommuneplannivå om hvordan slike bekker/elver skal håndteres. Bekker bør være åpne da de skaper variasjon i landskapet og flere planter og dyr er knyttet til bekkedragene. Åpne bekker har fordeler knyttet til flom og oversikt over avrenning i ekstreme vær-situasjoner. ROS-analysen bør utvides til å omfatte fare for at anlegg av veggen skal føre til økt fare for skred i omkringliggende områder. I områder med påvist kvikkleire er det viktig å vurdere områdestabiliteten. NVE viser til sine retningslinjer og veiledere om hvordan kommunene kan ivareta sikkerheten i prosjektet.

*Kommentar:* At konsekvenser for bekker (f.eks. ved lukking, økt vannføring) skal vurderes og at bekker prinsipielt bør holdes åpne er innarbeidet i revidert planprogram. Skredfare i anleggsperiode og områdestabilitet i samband med kvikkleire er tatt inn i listen over temaer som bør inngå i ROS-analyse.

23. Kystverket sørøst bemerker at begge korridorer krysser Byfjorden og hovedleden Tjømekjæla til Tønsberg, farledsnummer 1012. Farleden brukes av større fartøy, blant annet av kranfartøy som krever vertikal klaring/fri seilingshøyde på inntil 55 m, jf. Farledsnormalen av 2014. Farvannskryssing over Byfjorden vil kunne få betydning for

sikkerheten og fremkommeligheten i leden. Konsekvenser for nytte- og fritidsbåttrafikken, jf. seilingshøyder, må utredes i planarbeidet. Redusert sikkerhet og fremkommelighet i leden som følge av farvannskryssingen vil kunne få konsekvenser for eksisterende industri- og næringsvirksomhet i området. Kystverket minner om at etablering av broer krever tillatelse fra Kystverket i henhold til forskrift, og ber om å bli involvert i planarbeidet.

*Kommentar:* Kystverkets føringer er innarbeidet i revidert planprogram. Hensyn til farled vil bli håndtert i konsekvensutredningen.

27. Riksantikvaren (RA) ser positivt på at forslag til planprogram har målsettinger om å ivareta middelalderbyen. RA at det er uheldig at dette ikke er ført opp som målsetting for bypakkearbeidet i sin helhet. Av hensyn til middelalderbyen anbefaler RA korridor 1, da denne ligger lengst unna det historiske området. RA ber om at alternativene i korridor 2 som berører Tollbodgata og tunnel under Slottsfjellet siles ut for å unngå konflikt med middelalderbyens kulturlag. For brualternativer fra Korten til Kaldnes er konflikt primært knyttet til å være visuelt skjemmende fra Slottsfjell og opplevelsen av middelalderbyen. RA påpeker at forhold som var mangelfullt utredet i KU til fase 2 i 2004 bør spesifiseres i utredningsprogrammet dersom man går videre med alternativ i korridor 2 som kan være i konflikt med kulturlagene i middelalderbyen. Dette gjelder bevaringstilstanden til - og bevaringsforholdene for kulturlag i aktuelle traseområder, samt hydrogeologiske forhold som er av avgjørende betydning for kulturlagenes bevaringstilstand og -forhold. Ved utredning av konsekvenser for landskapsbilde ønsker RA at lyssettingen og lysforurensningen fra tiltaket synliggjøres. Slottsfjellområdet bør videre omtales som viktig friluftslivs- og rekreasjonsområde og ikke bare som identitetsskapende element.

*Kommentar:* Behov for å vurdere bevaringstilstanden til og bevaringsforholdene for kulturlagene i middelalderbyen i korridor 2 er innarbeidet i revidert planprogram. Utsiling av alternativ og landskapshensyn blir vurdert i det videre planarbeidet.

58. Fylkesmannen i Vestfold, ved miljø- og samfunnssikkerhetsavdelingen, påpeker at de fleste alternativ innenfor begge korridorer vil i noen grad påvirke Ilene naturreservat negativt. Alternativer som innebærer bru eller permanente spuntvegger innenfor Ilene naturreservat (bru Kaldnes-Korten, kort senketunell Kaldnes-Korten med nedkjøringsramper med spuntvegger i sjø), samt har annen negativ påvirkning på naturverdiene, kan bli møtt med innsigelse med henvisning til høy konflikt med nasjonale og internasjonale naturverdier.

Som regional samfunnssikkerhetsinstans støtter fylkesmannen ny fastlandsforbindelse. Fylkesmannen minner imidlertid om at utbygging og drift av ny vegforbindelse må ivareta sikkerhetsaspekter i anleggs- og driftsfasen. Forventede klimaendringer må vies betydelig oppmerksomhet i en risiko- og sårbarhetsanalyse som bør omfatte hele det fremtidige hovedvegnettet i Tønsberg-regionen. Nødetatens behov for uhindret og hurtig fremføring av innsatsressurser må sikres i påfølgende planfaser.

Brokonstruksjon vil påvirke nasjonalt viktig kulturlandskap (Ilene og Jarlsberg hovedgård) og landskapsvirkning må visualiseres og beskrives i KU. Ved senketunnel må mulighet for forurensede sedimenter avspeiles i utredningen. Om nødvendig må det planlegges tiltak.

Fylkesmannen kommenterer begge de foreslåtte korridorene og traseene med utgangspunkt i sine ansvarsområder, herunder støy, miljø, samfunnssikkerhet, barn og unge, landbruk og folkehelse. Fylkesmannen forutsetter at konsekvensutredningen formidler et komplett arealregnskap for bruk av jord- og skogarealer av ulik bonitet- og dyrkningskvalitet. Ved bro vil eventuelle wire, stag og støyskjerming (avhengig av utforming) representere kollisjonsfare for fugl. Dette må utredes grundig.

Fylkesmannen påpeker at korridor 2 forutsetter at trafikken for hele Tønsberg-regionen sluses gjennom trafikkknutepunktet ved Kjelle. Dette gjelder også tank- /godstransport til bl.a. Esso Slagentangen. En enkelthendelse her, for eksempel grunnbrudd, stormflo, trafikkulykker el., vil dermed ramme trafikkavviklingen for hele Tønsberg-regionen sterkt, inkludert tilførsel til Nøtterøy og Tjøme. I et samfunnssikkerhetsperspektiv vil en spredning av trafikken styrke robustheten. Fylkesmannen forutsetter at problemstillingen utredes grundig for alternativene innenfor korridor 2.

For å nå målet om reduserte klimagassutslipp fra transportsektoren, må veiutbyggingen følges opp med bilrestriktive tiltak og styrking av kollektivtransport, sykling og gange.

*Kommentar:* Håndtering av forurensede sedimenter, både i anleggsperioden og etter, er omtalt i revidert planprogram. Klimaendringer og sårbare trafikkknutepunkt (Kjelle) er tatt inn som punkter som skal utredes i ROS-analyse. Sikkerhet i anleggsfasen blir vurdert i konsekvensutredningen. Konsekvenser for fuglebestanden i området vil utredes i videre planarbeid. Satsing på kollektiv, sykkel og gange er en forutsetning for planarbeidet. Bruk av produktiv jord skal beregnes og vurderes for hvert alternativ i konsekvensutredningen. Det skal legges særlig vekt på konsekvenser for livet i våtmarksområdet på Ilene. Anleggsperioden skal omtales. Varsel om mulig innsigelse er tatt til orientering.

62. Jernbaneverket (JBV) gjør oppmerksom på konseptvalgutredning (KVU) for InterCity-trafikk (2012). KVU omtaler blant annet vestfoldbanens potensial for lokaltrafikk, som kan være av interesse i vurdering av transportsystem i kommunedelplanen. JBV påpeker at planer for vestfoldbanen og løsninger i fastlandsforbindelsen vil kunne ha gjensidig påvirkning. Økning i togtrafikk sør for Tønsberg vil skje tidligst i 2017. JBV forventer at plangrepet blir i tråd med nasjonale mål for miljøvennlig transport og underbygger kommende investeringer i jernbanen. JBV er tilfreds med at operatørnytte skal vurderes i planarbeidet og ber om å behandles som operatør. JBV anmoder om å legge til rette for arealeffektiv og miljøvennlig mating til jernbanen.

*Kommentar:* Satsing på kollektiv, sykkel og gange er en forutsetning for planarbeidet, jfr. anbefalingen i konseptvalgutredningen (KVU) for transport-systemet i Tønsberg-regionen «innebærer en ny fastlandsforbindelse i nord og stor kollektivsatsing med hinderfri framføring av buss på de fire aksene inn mot knutepunkt ved jernbanestasjonen». Som ledd i bypakkearbeidet skal det utarbeides en egen interkommunal kommunedelplan for kollektiv, sykkel og gange. Koblinger mot jernbanestasjonen blir håndtert i dette arbeidet.

60. Statens vegvesen har ansvar for å forvalte riksveiene i fylket på vegne av staten og fylkesveg på vegne av Vestfold fylkeskommune. Statens Vegvesen (som statlig fagmyndighet) hadde innsigelse til kommuneplanens arealdel for Nøtterøy ved offentlig

ettersyn (2015) «inntil vist tverrforbindelsen mellom Kirkeveien og Smidsrødveien ble supplert med hensynsone (båndlegging etter PBL § 11–8d) samt at kommuneplanens bestemmelser ivaretok et krav til utredning av alternativer lenger syd på eksisterende veinett». Vegvesenet viser til at likelydende merknad ble vedtatt av Hovedutvalg for samferdsel og areal Vestfold fylkeskommune (sak 4/15).

Vegvesenet legger til grunn at deres innsigelse er en klar forutsetning for videre arbeid med interkommunal kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse, og ber om at kravet innarbeides i planprogrammet før fastsettelse. Traseene for en fremtidig tverrforbindelse mellom Kirkeveien og Smidsrødveien som er tegnet inn i kommuneplanen for Nøtterøy samt i planprogrammets fig. 4.2, er ikke av en slik juridisk karakter at de er å anse som reguleringsklare.

Planens analyseområde for trafikk dekker et større geografisk område enn selve planområdet. Vegmyndighetene oppfatter at planens analyseområde ivaretar krav til utredning men ikke krav til gjennomføring av alternativer utover planområdet. Dette synes å fremkomme av pkt. 3.2 «Analyseområdet», at utredninger av alternativer for ny fastlandsforbindelse skal skje innenfor de korridorer som er definert under punkt 4.3. Det er viktig for det videre planarbeidet med kommunedelplanen at planområdet også tar opp en mulig tverrforbindelse mellom Kirkeveien og Smidsrødveien lenger sør på Nøtterøy samt en tilknytning til E-18. Det må forventes også et ansvar knyttet til gjennomføring av en E18-tilknytning, ikke bare et utredningsansvar som planprogrammet legger opp til dersom utredningene viser behov for tiltak. Om dette gjennomføringsansvaret knyttes opp imot andre deler av Bypakkeorganisasjonen, må dette fremkomme av planprogrammet.

*Kommentar:* Revidert planprogram viser til at tverrforbindelse mellom fv 309 Smidsrødveien og fv 308 Kirkeveien besluttet samtidig med fastlegging av trasé for ny fastlandsforbindelse fra Kolberg. Videre heter det at «fastlandsforbindelsens innvirkning på trafikken på innfartsvegene fv 300 og fv 308 skal synliggjøres i konsekvensutredningen. Dersom trafikkfordelingen viser seg å ha betydning for valg av fastlandsforbindelse skal dette inngå i analysene og tas hensyn til ved anbefaling og valg av trasé for fastlandsforbindelsen». Tilførselsveg og tilknytningspunkter vil vurderes i det videre planarbeidet.

### ***Næringsaktører***

7. Skagerak Nett AS ønsker å delta i planarbeidet, blant annet for å sikre at alle selskapets foreleggingspliktige elanlegg innenfor planområdet (høyspenningsskabler, høyspenningsluftlinje og nettstasjon) blir vist i planen.

*Kommentar:* Elanlegg blir fulgt opp og håndtert i reguleringsplan.

10. Vestfold Vann IKS minner om at vannverket har en hovedledning over Vestfjorden. Denne må ivaretas i planarbeidet.

*Kommentar:* Hovedledning blir fulgt opp og håndtert i reguleringsplan.

36. Vestfold Kollektivtrafikk (VFK) forutsetter sterk satsning på kollektivtrafikk i arbeidet med bypakke Tønsberg-regionen og viser for øvrig til høringsuttalelse til konseptvalgutredning for transportsystemet i Tønsberg-regionen datert 14.4.2014.

*Kommentar:* Satsing på kollektiv, sykkel og gange er en forutsetning for planarbeidet.

38. Rose eiendom, på vegne av Korten utvikling: viser til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid på Korten. Korten er omsluttet av Ilene naturreservat mot nord, syd og vest. Ny veg over Korten vil være i strid med vern av reservatet, samt forutsetningene i KVVU for fremtidig transportsystem i Tønsberg-regionen og målsettingen i Bypakken om å ivareta Ramsar-konvensjonens forpliktelser.

Korten har en overordnet avklart planstatus og utviklingsplanene for området legger opp til fortetting av sentrale byområder i harmoni med Ramsar-konvensjonen. Utviklingen har imidlertid vært satt på vent i lengre tid på grunn av pågående utredninger av fremtidige vegløsninger, hvilket medfører utsettelse og stillstand i byutviklingen. Planene for utvikling av Korten, Kaldnes og sentrum bygger opp under planer for attraktive byer med vekt på rom for gående, syklende, liv og aktivitet. Disse målsettingene bør også ny fastlandsforbindelse bygge opp under.

*Kommentar:* Satsing på kollektiv, sykkel og gange er en forutsetning for planarbeidet. Konsekvensutredningen skal legge særlig vekt på konsekvenser for livet i våtmarksområdet på Ilene. Videre planarbeidet skal vurdere lokale og regionale virkninger av tiltaket. Det skal imidlertid kun foretas utredninger av lokale og regionale virkninger som har beslutningsrelevans. Jfr. forslag til planprogram bør analyseområdet for de lokale virkningene som et minimum omfatte byområdet Tønsberg og Nøtterøy. Aktuelle utredningstema kan være strukturelle endringer innen næringsliv og handel, bærekraftig utvikling mht. arealbruk og strukturelle endringer, endret arealbruk (lokalt utbyggingsmønster), regiondannelse og senterstruktur, langsiktige konsekvenser for miljø og arealbruk og attraktivitet i sentrumsområdene.

39. Tønsberg Næringsforening løfter frem elementer som er viktige fra næringslivets ståsted. Næringsforeningen ønsker en løsning som bidrar til å styrke regionhovedstaden som sted for handel, næring og opplevelser. Ny forbindelse må bidra til bedre fremkommelighet uten at handelssentrum og bykjernen svekkes. Man bør gå inn for å posisjonere Tønsberg for bymiljøavtale/belønningsmidler. Ny forbindelse må utarbeides i tråd med RPBA og RPVI, samt lokal parkeringsstrategi og tiltak. Næringsforeningen ønsker en utredning av hvordan vegløsningen kan bidra til å forskjønne området og gi nye rekreasjons- og opplevelsesmuligheter for regionen og at dette blir en del av helheten.

*Kommentar:* Se kommentarer over til uttalelse nr. 38 med hensyn til byutvikling og handel. Satsing på å øke andelen som bruker kollektiv, sykkel og gange er en forutsetning for planarbeidet.

47. SPIR arkitekter (på vegne av Kaldnes Vest AS) har sendt en rekke utredninger og analyser av området rundt Kaldnes vest i tillegg til høringsuttalelse. SPIR viser til planlagt transformasjon av Kaldnes vest fra industri til bynært boligområde. SPIR påpeker at dette arealet vil kunne få stor betydning for Tønsberg i byutviklingssammenheng og at også RPBA

peker ut Kaldnes vest som transformasjonsområde. Flere av de foreslåtte vegløsningene vil få store konsekvenser for ny bruk av området. Begrensninger og muligheter for dagens industri og fremtidig utbygging må derfor utredes. SPIR har konkrete kommentarer til vegløsninger og utforming av ny fastlandsforbindelse.

*Kommentar:* Oversendte utredninger og analyser inneholder mye nyttig informasjon og er tatt til orientering. Arealbruk i berørte områder vil håndteres i reguleringsplan. Se for øvrig kommentar til uttalelse nr. 38.

### ***Politiske partier og interesseorganisasjoner***

55. Miljøpartiet de grønne aksepterer ikke premissgrunnlaget for planprogrammet, da det ikke svarer på samferdselsutfordringene som skal løses lokalt i region Tønsberg. Planen tar ikke tilstrekkelig hensyn til nyere samferdselsforskning eller nasjonale og internasjonale klimaforpliktelser. Hele planprogrammet er etter MDGs syn basert på et generelt sviktende grunnlag da det unnlater å forholde seg til tilgjengelig kunnskap og de målsettinger som må ligge til grunn for fremtidens løsninger for samfunnets transportbehov. MDG kommer med konkrete forslag til mer fremtidsrettede og bærekraftige løsninger.

*Kommentar:* Hovedmål for ny fastlandsforbindelse er å 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. For øvrig vil vi vise til Samferdselsdepartementets brev av 16.10.2015 om konseptvalgutredningen (KVU).

57. Jordvern Vestfold påpeker og lister opp viktige nasjonale og regionale føringer for å ivareta matjord som er uteglemt i planprogrammet. I planprosessen må det utarbeides en grov oversikt over forbruk av dyrka og dyrkbar jord i de ulike alternativene og at en slik oversikt må tas med videre i planarbeidet. Forbruk av dyrka jord må være et viktig vurderingsgrunnlag. Foreningen minner om at det finnes to regionale planer (RPBA og Regionalt næringsprogram for landbruket i Vestfold 2012–2015) som begge har målsettinger om styrking av matproduksjon og vern av matjorda. Bruk av dyrka og dyrkbar mark må være like viktig vurderingsgrunnlag som de økonomiske dataene som er beregnet i KVU'en når man skal vurdere de ulike alternativene opp mot hverandre.

*Kommentar:* Manglende nasjonale føringer er tatt inn i revidert planprogram. Bruk av produktiv jord skal beregnes og vurderes for hvert alternativ i konsekvensutredningen.

19. Norges Automobil-Forbund (NAF) har deltatt fast på alle møter i samarbeidsgruppene og innlevert innspill til KVU-arbeidet (26.11.2012) samt høringsuttalelse av 4.2.2014. NAF, avdeling Tønsberg og omegn, støttet Statens vegvesens anbefaling av Ringveikonseptet og fremholdt at lavbru Kaldnes – Kjelleveien fremsto som en god forbindelse med mulighet for gående og syklende. NAF har konkrete innspill til fremføring av trafikk, kapasitet på vegnettet, utforming av ny fastlandsforbindelse og vektlegger betydningen av gode

løsninger for gående og syklende. Best mulig kostnadsberegning for alternativenes anlegg og drift er helt vesentlig før alternativene legges frem til politisk behandling.

*Kommentar:* Bemerkningene er tatt til orientering. Satsing på kollektiv, sykkel og gange er en forutsetning i planarbeidet.

28. Tunsberg historielag er opptatt av å ivareta historiske områder, som Slottsfjell og Nordbyen og Jarlsberg. Laget anser undersjøisk tunnel mot Smørberg som en god visuell løsning, men at en høy bro antagelig er et rimeligere alternativ. Ved brualternativet ønsker laget at broen går til Smørberg og blir minst mulig skjemmende fra siktelinjene fra de historiske områdene.

Laget vurderer veg mot Korten som uheldig, da veimaskinen allerede har mye trafikk i området, og folk fra øyene trenger en vei ut mot E-18. Så lenge eksisterende bru tar øyboerne inn til Tønsberg by, vil de benytte denne for sentrumsreiser, og den andre forbindelsen ut på E-18 og videre nord-sør.

Laget ber om at sjøbunnen skånes så godt det lar seg gjøre, da det befinner seg en ukjent mengde skipsvrak i havnebassenget under Slottsfjellet. Hvis alternativet med vei mot Korten blir valgt, ber laget om at veien legges i tunnel som starter inne på land, slik at den ikke blir visuelt skjemmende.

*Kommentar:* I revidert planprogram er det innarbeidet at for kulturminner under vann vil registrering bli satt i gang tidlig, spesielt med tanke på mulige skipsfunn. Konsekvenser for kulturmiljø ved de ulike løsningene blir vurdert i det videre planarbeidet. Konsekvenser for Slottsfjell utredes i konsekvensutredningen.

46. Naturvernforbundet i Vestfold savner konkrete mål og analysekriterier for kollektiv- og sykkelsatsingen, samt konkrete mål og bedre analysegrunnlag for klimagassutslipp. Jordloven er ikke nevnt i listen over sentrale nasjonale føringer. Forbundet mener at planarbeidet har vektet vegalternativer på bekostning av gang- og sykkelforbindelser. Planprogrammet må endres slik at gange og sykkel får første prioritet. Forbundet foreslår å utvide planområdet slik at vegløsninger og tiltak for kollektivakser og sykkelveger kan utredes på kommuneplannivå, og ikke i reguleringsplan. For å sikre at trafikkvekst tas med miljøvennlige løsninger må det være en forutsetning at sykkelekspressveger og kollektivakser står ferdig senest samtidig som fastlandsforbindelsen. Virkning på bruk av vestfoldbanen bør inkluderes i analysekriteriene, jfr. forestående jernbaneinvesteringer.

Planprogrammet mangler vesentlige forutsetninger for analyse av sentrale deler av bypakka. Det er tynt grunnlag for beregning av klimagassutslipp, mangelfullt med hensyn til mål om redusert omdisponering av dyrka og dyrkbar mark. Konkrete analysekriterier for planlegging av kollektiv- og sykkelakser mangler. Planprogrammet må endres i så stor grad at nytt offentlig ettersyn er nødvendig før fastsettelse.

*Kommentar:* Bemerkningene er tatt til orientering. Jordloven er tatt inn i listen over nasjonale føringer i revidert planprogram. Hovedmål for ny fastlandsforbindelse er å 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. Beregningsmetode for klimagassutslipp beskrevet i Vegvesenets håndbok V712 «Konsekvensanalyser», blir lagt til grunn. Kollektiv- og sykkelakser blir tema i egen interkommunal kommunedelplan som del av bypakkearbeidet. Satsing på, og vekting av, vilkår for kollektiv, sykkel og gange er vurdert som tilfredsstillende og planprogrammet blir dermed ikke endret på en slik måte at det blir behov for ny høring.

37. Tønsberg Maritime Kulturforum (TMK) er opptatt av at Tønsbergs rike sjøfartshistorie og maritime profil er et viktig element for stedsutviklingen. TMK legger vekt på at bruer hindrer skips- og båttrafikk, skjemmer kulturmiljøet og ødelegger viktige siktlinjer. Fjelltunneler blir så dype og lange at det blir umulig med gang- og sykkelveger. En kombinasjon av kulvert og senketunnel er å foretrekke, fortrinnsvis på strekningen Kaldnes-Korten, da løsningen oppfyller målsetting om økt andel kollektiv, gange og sykkel. Løsningen ivaretar Ramsar-området og traseen frem til Kjellekrysset har plass til firefelts motorveg. TMK påpeker at en to-fils vegløsning over Semslinja kan bli sårbar.

*Kommentar:* Bemerkningene er tatt til orientering. Konsekvenser for kulturmiljø blir vurdert i det videre planarbeidet. Økt andel kollektiv, sykkel og gange er en forutsetning i planarbeidet.

### ***Velforeninger og enkeltpersoner***

1. Munkerekkveien vel og beboere i Munkerekka, Ramberg og Ramdal oversender to tidligere uttalelser (2004) til bruløsning fra Ramberg til Smørberg. Uttalelsene dreier seg om konsekvensutredningen av Tønsbergpakken fase 2. Gruppen viser til at bruløsning fra Ramberg til Smørberg vil ha uheldige konsekvenser for et stort og trygt bomiljø med mer enn 1.000 personer.

Uttalelsene er sterkt kritiske til KU (fra 2004) der særlig systemalternativ 1 (SA1) er vurdert å virke sterkt ødeleggende på boligområdet. Konsekvensene av tiltaket for boligområdet (Ramberg og Munkerekka) er mangelfullt omtalt. Gruppen er bekymret for trafiksikkerheten til barna i området ved foreslåtte løsninger, samt til at rapporten ikke omtaler konsekvenser for bomiljø. Konsekvenser for badeplasser, vilt og fugleliv, kulturminner, friluftsliv, planter og trær (med fredet nøkkelbiotop) er ikke tilstrekkelig omtalt. Velforeningen mener at KU inneholder en rekke feil og mangler og er kritiske til format, metode og høringsfrist, mangel på medvirkning tidlig i utredningsfasen, samt påpekt sprik mellom målformuleringer og KUs foreslåtte løsninger.

Det var stort engasjement da bruløsningen ble skissert første gang, og hvis løsningen igjen blir fremmet, må lokalmiljøets syn blir tatt hensyn til ved valg av trase.

*Kommentar:* Bemerkningene er tatt til orientering. Forutsetningene er endret siden arbeidet med fase 2 i 2004. Konsekvenser for vilt og fugleliv, kulturminner, friluftsliv vil vurderes i det videre planarbeidet. I planprogrammet heter det at «ny veg vil påvirke nærmiljøet gjennom arealbeslag, barrierevirkning, støy og luftforurensning. Vurderingene skal gi en

beskrivelse av hvor store negative eller positive endringer tiltaket antas å medføre for nærmiljøene i området». Konsekvenser for folkehelse skal også belyses.

2. R. Fossum spiller inn at tunnel under Teie sentrum og Ringvei-tunell nordover fra Teie veidele mot Kaldnes i større grad vil bidra til å lede trafikken utenom både Teie sentrum og Tønsberg sentrum i forhold til løsning fra Kolberg. Bypakka må analysere hvilke tiltak som er mest effektive med hensyn til å redusere trafikken gjennom Teie sentrum og Tønsberg sentrum, både generelt og i rushtidene. Fossum vurderer at det er lite trolig at en slik tunnel ikke lar seg realisere og at løsningen lite trolig er mer problematisk enn andre tunellalternativer som nå blir utredet i Bypakkearbeidet.

Dyp tunell under Teie veidele har så store fordeler med hensyn til trafikkavvikling at den bør utredes i detalj. Området ble utredet i forbindelse med kommuneplanens arealdel for Nøtterøy, men løsningen ble forlatt på grunn av vanskelige grunnforhold. Fossum etterlyser imidlertid en mer detaljert, faglig/teknisk dokumentasjon på at dyp tunell under Teie sentrum fra krysset Smidsrødveien – Bekkeveien frem til Teie veidele er uaktuell på grunn av grunnforholdene.

*Kommentar:* Forslaget er vurdert, men er ikke aktuelt å ta videre. Saksframlegget til kommunene og fylkeskommunen for fastsetting av planprogrammet, omtaler denne saken spesielt. Det henvises til dette saksframlegget.

4. S. Buran foreslår løsninger for planlegging av ny jernbanetrase med bybane i/gjennom Tønsberg. Forslaget dreier seg i hovedsak om tunnelloøsninger og bybane og bruk av eksisterende jernbaneinfrastruktur, som eventuelt kan ha betydning for plassering av ny fastlandsforbindelse.

*Kommentar:* Forslaget er tatt til orientering, men er i hovedsak av relevans for jernbaneplanlegging.

9. R. Stenbakk bemerker mangelfull vurderingen av det totale trafikkmønsteret i regionen og at det er viktig å se ny fastlandsforbindelse i sammenheng med ny jernbanestasjon. Stenbakk har utarbeidet en liste over prioriteringer som må tas hensyn til i planleggingen, konkretisert i illustrasjoner.

*Kommentar:* Bemerkningene tas til orientering. Kobling mot jernbane håndteres i egen kommunedelplan for kollektiv-, sykkel og gange som ledd i bypakkearbeidet.

13. RM-gruppa viser til at Nøtterøy kommune er et pressområde med stor boliggetterspørsel, spesielt i nord. Løsninger med negativ påvirkning på bomiljøene må unngås. Gruppa viser til innstilling fra Samferdselsdepartementets om sentrumsnært ringvegkonsept og føringer om at kommunikasjon mot Tønsberg fortrinnsvis skal skje med kollektiv, sykkel og gange. Gruppa er kritisk til flere av de foreslåtte alternativene. Innenfor korridor 1 forkastes samtlige forslag med unntak for alternativ 4. For korridor 2 vektlegger gruppa betydningen av å ivareta Ilene naturreservat og kan derfor ikke akseptere brualternativer. Alternativ 16400 fra Kaldnes til Korten vurderes som det beste alternativet. 17100 kan også være aktuelt forutsatt at forslaget bearbeides noe.

*Kommentar:* Satsing på kollektiv, sykkel og gange er en forutsetning i planarbeidet. Det skal legges særlig vekt på konsekvenser for livet i våtmarksområdet på Ilene i planarbeidet. Bemerkningene tas til orientering.

14. R. Øverland har innspill til utsiling av alternativer og anbefaler forbindelse fra Kolberg til Kaldnes, under sjøen over til Korten og videre til Kjelle-krysset. Vegnettet må ses i sammenheng med kollektivtrafikk (ny jernbanestasjon i Tønsberg, busstrafikk mm). Nærmiljøet på Korten må skjermes mot støy og luftforurensning. Friluftsliv- og rekreasjonsinteresser i og rundt sentrum og til sjøområdene i Kanalen, samt å at kulturminner, både over og under vann må tas vare på. Fastlandsforbindelsen må dimensjoneres ut fra forventet befolkningsvekst og bli en miljøvennlig løsning slik at transportveksten kan tas med kollektivtransport, gåing og sykling.

*Kommentar:* Kobling mot jernbane håndteres i egen kommunedelplan for kollektiv-, sykkel og gange som ledd i bypakkearbeidet. Støy, kulturminner, friluftsliv mm vurderes i det videre planarbeidet. Føringer om tidlig registrering av kulturminner under vann er innarbeidet i revidert planprogram.

16. Ramdal gård påpeker at planprogrammet mangler informasjon om en rekke vesentlige tema, som økonomi, trafikkmengder osv. og at manglene gjør det vanskelig å uttale seg. Ramdal gård peker på at broforbindelse vil bli svært arealkrevende og dominerende i landskapet. En Vestfjordforbindelse vil være å foretrekke, men landingsplassen da vil bli midt i et av Tønsbergområdets viktigste historiske områder (nordspissen av Ramberg). Tiltak i dette området vil bli et sår i landskapet og få negative konsekvenser for dyre- og fugleliv, samt for nærliggende badeplass i form av forurensning og støy. Bomiljøene vil påvirkes negativt. Den beste løsningen med minst miljøbelastning vil være via Korten – Kolberg. Tunell vil være å foretrekke fremfor bru av hensyn til Slottsfjellmuseet.

*Kommentar:* Innspillet er tatt til orientering. Konsekvenser for landskap, kulturminner, friluftsliv, mm vurderes i det videre planarbeidet.

17. S. C. Flagtvedt ønsker Vestfjordforbindelse i form av høy bru mellom Hella og Stokke, vist på vedlagt illustrasjon. Flagtvedt presiserer at folkeviljen må tillegges vekt ved valg av forbindelse. Bruforbindelse Hella–Stokke er fortsatt øyboernes førstevalg, med høy bru Ramberg–Hogsnes som det nest beste alternativet. Ved valg av høy bru foreslår Flagtvedt endring i siste del av traseen for linje 10000 ved at den ledes inn på linje 11200/11300 (vist på vedlagt kartutsnitt) og videre til Jarlsberg. Med denne endringen unngås bygging av flere rundkjøringer og annet fordyrende veiarbeid i området Vear–Hogsnes, samtidig som man unngår nedbygging av landbruksområder.

*Kommentar:* Innspillet er tatt til orientering. Bruk av produktiv jord skal beregnes og vurderes for hvert alternativ i konsekvensutredningen. For øvrig vil vi vise til Samferdselsdepartementets brev av 16.10.2015 om konseptvalgutredningen (KVU).

20. Røsslyngvegen borettslag: foreslår senketunell i byfjorden, enten som kort undersjøisk tunell Kaldnes–Korten (linje 16700) eller Kolberg–Ramberg–Hogsnes/Jarlsberg. Dersom valget faller på høybro Ramberg har borettslaget beskrevet konkrete endringsforslag som blant annet innebærer at bro og tunellinnslag flyttes mot nord, vist i vedlagt illustrasjon.

*Kommentar:* Innspillet er tatt til orientering. Utforming vurderes i det videre planarbeidet.

22. M. Hallenstvedt viser til uttalelse til konsekvensutredning til Fase to fra 2004, signert en beboergruppe på Ramberg, Ramdal, Munkerekka og Midtåsen. Gruppen var mot åpne rundkjøringer og høybroer fra Rambergåsen. Hallenstvedt har lagt ved utsnitt av avisartikkel i Tønsberg Blad av 2. desember 2004. Artikkelen viser at uttalelsen ble benyttet av fylkespolitikere i Hovedutvalget for plan, areal og miljø som enstemmig stemte imot åpne veitraséer mellom Ramberg/Ramdal og Vear/Hogsnes. Hallenstvedt vurderer den gamle høringsuttalelsen som fortsatt aktuell etter som Samferdselsdepartementet setter til side anbefalingen fra sin fagmyndighet, Statens vegvesen, og den eksterne kvalitetssikringsrapporten og drar frem ikke sentrumsnære løsninger mot nord.

*Kommentar:* Innspillet er tatt til orientering, samtidig som det orienteres om endrede forutsetninger siden arbeidet med konsekvensutredningen ved fase 2 fra 2004. Se også kommentarer til uttalelse nr 1.

24. N. Wedel Jarlsberg bemerker at Slottsfjellet må ivaretas som landemerke. Tønsberg bør bevare identiteten og landsbypreget og byen må ikke «flyte ut». Planarbeidet må belyse hvilke utilsiktede utbyggingsarealer de enkelte traséene kan skape. Samtidig er det viktig å belyse om de enkelte traseene vil øke effektivitet og mobilitet i sentrum og bygge opp under strategien om et tett og levende sentrum. Wedel Jarlsberg har utarbeidet skisse med forslag om skisse med enkeltfil og enkel bro. Ilene naturreservat må ivaretas i planarbeidet. Korridor 2 med landing på Korten skjærer tvers gjennom grensene for naturreservatet. Korridor 1 vil muligens ta mindre matjord enn korridor 2.

*Kommentar:* Videre planarbeid skal vurdere lokale og regionale virkninger av tiltaket. Det skal imidlertid kun foretas utredninger av lokale og regionale virkninger som har beslutningsrelevans. Temaer som kan være aktuelle er bærekraftig utvikling mht. arealbruk og strukturelle endringer, endret arealbruk (lokalt utbyggingsmønster), regiondannelse og senterstruktur, langsiktige konsekvenser for miljø og arealbruk og attraktivitet i sentrumsområdene. Planarbeidet skal legge særlig vekt på konsekvenser for livet i våtmarksområdet på Ilene.

25. A. Bergum Hansen påpeker at valg av løsning krever langsiktig tenkning. Ny fastlandsforbindelse må dekke behovet både for de som skal til E18 og de som skal nordover til Horten og østover til Tolvsrød/Vallø/Jarlsø. Dermed er løsninger mot Smørberg/Vear ikke aktuelle, da de fleste som skal nordover/østover, fortsatt vil kjøre over kanalbroa. Bruløsninger, i særdeleshet høybroer, vil ødelegge naturen i innseilingen fra vest og byfjorden og den historiske byen. Korte tunneler vil være bedre løsninger, da både biler, syklistene og fotgjengere vil kunne benytte seg av dem. Skips- og båttrafikken vil ikke hindres.

*Kommentar:* Innspillet er tatt til orientering. Konsekvenser for landskap, kulturminner, friluftsliv, mm vurderes i det videre planarbeidet. Farled og seilingshøyder vil håndteres i konsekvensutredningen.

26. Nordbyen vel har utarbeidet fire punkter med utfyllende kommentarer og synspunkter og anbefaler blant annet at gatebruksplan for sentrum samkjøres med planarbeidet for ny

fastlandsforbindelse. Planprogrammet bør utvides til å omfatte bruk av Nedre langgate, Slottsfjelltunnellen og Kjelleveien som hovedtrase for sykkel- og kollektivtrafikk. Velforeningen har konkret innspill til traseer som bør tas ut og peker på unike kvaliteter i byen (fugleliv, kulturminner, rekreasjonsmuligheter) som ikke må forringes av ny trafikkløsning.

*Kommentar:* Konsekvenser for landskap, kulturminner, friluftsliv, mm vurderes i det videre planarbeidet. Som ledd i bypakkearbeidet skal det utarbeides kommunedelplan for kollektiv-, sykkel og gange som vil håndtere hovedakser for kollektiv og sykkel.

29. Munkerekkevegen vel mener at foreslåtte spuntløsninger virker mer fornuftige enn både broløsninger og lange tunneller. Disse har fordeler ved mulighet for bedre tilknytningspunkter, mindre inngrep i natur og gode muligheter for kombinasjon for gående, syklende og motorisert ferdsel.

Spunt virker mindre ruvende i terrenget, mindre truende å bruke og mer tiltalende for beboere i nærheten. Spuntløsning bør også vurderes ved en eventuell forbindelse i området Hella-Stokke. Nest best alternativ vil være lav bro mot Korten. Velforeningen er opptatt av å ivareta interessene til innbyggere, og særlig barn, i områdene som berøres av veiløsningene. Det er viktig at eksisterende gode bo- og oppvekstområdene langs tilførselsveier og eksisterende lavt trafikkerte områder ivaretas på en best mulig måte, slik at endelig løsning motvirker en trafikkvekst i Munkerekkeveien. Det forutsettes at dagens bokvalitet i området opprettholdes ved hjelp av avbøtende tiltak for å hindre uønsket trafikkvekst og støy, støv og trafikkplager som følge av ny fastlandsforbindelse.

*Kommentar:* Bemerkningene er tatt til orientering. Støy, folkehelsematikk og barns oppvekstvilkår vurderes i det videre planarbeidet. Se også kommentarer til uttalelse nr 1.

30. B. Arnesen anbefaler firefelts høybro mellom Ramberg og Smørberg og firefelts tunell under Hogsnesbakken. Innspillet er beskrevet med helhetlige løsninger for blant annet gange, sykkel og parkering og konkretisert i kartskisse.

*Kommentar:* Innspillet er tatt til orientering. Som ledd i bypakkearbeidet skal det utarbeides kommunedelplan for kollektiv-, sykkel og gange som vil håndtere hovedakser for kollektiv og sykkel.

31. G. Nordbotten bemerker at dimensjoneringsklasse H7 (som lenke i ringvegssystem, i hh.til håndbok N100 Veg- og gateutforming) må legges til grunn for prosjektet, og ikke H6 som foreslått. Nordbotten viser til at det er lagt opp til langt tettere med kryss, særlig på Vear og Korten, enn det håndbok N100 aksepterer. Målet med nytt vegsystem å flytte mest mulig trafikk ut fra Tønsberg sentrum. Man vil ikke kunne oppnå dette med veger med fartsgrense ned til 60 km/t og tett med fartsreducerende kryss. Nordbotten har konkrete innspill til optimalisering av vegløsningen.

Videre viser Nordbotten til føringer i N100 om at tilbud til gående og syklende bør løses via lokalt vegnett ved dimensjoneringsklasse H6 og H7, og peker derfor på at det dermed ikke kan bygges gang- og sykkelveg langs den nye vegen slik planprogrammet legger opp til. Videre har Nordbotten konkrete innspill til utforming av vegløsning ved Ramdalveien og

Munkerekkeveien, tilrettelegging for busstrafikk, konsekvenser for kajakkpadling ved spuntløsning og til linjevalg.

*Kommentar:* Bemerkningene er tatt til orientering. Som ledd i bypakkearbeidet skal det utarbeides kommunedelplan for kollektiv-, sykkel og gange som vil håndtere hovedakser for kollektiv og sykkel. Endelig valg av dimensjoneringsklasse vurderes i det videre planarbeidet.

32. A. Nordbotten er kritisk til foreslåtte vegløsninger og valg av dimensjoneringsklasse (H6). Nordbotten påpeker blant annet at øvre fartsgrense blir svært lav og det ikke er mulig å bygge gang- sykkelanlegg langs H6-veger (blant annet grunnet støyskjermer og støy) og at slike anlegg skal legges langs lokalveg i henhold til vegnormalen. Nordbotten forutsetter at ny vegløsning oppgraderes til H7 (80 km/t) eller helst H8 (110 km/t). Eventuell ny bru må også være så høy at båter kan passere uten bruk av bruklaffer.

*Kommentar:* Innspillet er tatt til orientering. Se ovenstående kommentar til uttalelse nr 31. Seilingshøyde håndteres i konsekvensutredningen.

33. Inger Lise Sørum og Martin Rasmussen har kommentarer til forslag om vegløsning på Grindløkka. Hansen og Rasmussen mener at vegløsningen på Grindløkka er lite gjennomtenkt og har utarbeidet åtte punkter med synspunkter og spørsmål knyttet til vegløsningen. Spørsmålene dreier seg blant annet om konsekvenser for bruk av dyrka mark, barns skolevei, støyplager og overvannshåndtering.

*Kommentar:* Støy, barns oppvekstvilkår, overvannshåndtering mm vil bli håndtert i reguleringsplan. Bruk av produktiv jord skal beregnes og vurderes for hvert alternativ i konsekvensutredningen. Se også kommentar til uttalelse nr 41.

34. H.H. Bruu har konkrete innspill til utforming av ny fastlandsforbindelse, konkretisert gjennom illustrasjoner. Bruu legger til grunn at påkjøring på den nye fastlands forbindelsen bør være nær Teie vegdele for å fange opp så mye trafikk som mulig. Bruu savner mer detaljerte vurderinger av problematikk knyttet til bro- og tunellinnslag ved de ulike alternativene. En slik løsning vil gi minst mulig konflikt med berørte private eiendommer og minst mulig inngrep i miljøet og på overflaten.

*Kommentar:* Bemerkningene er tatt til orientering. Saksframlegget til kommunene og fylkeskommunen for fastsetting av planprogrammet, omtaler Teie veidele spesielt. Det henvises til dette saksframlegget.

35. Merete Hallenstvedt oversender signaturer fra gjennomført underskriftskampanje mot traséer i korridor 1; Kolberg – Kaldnes –Hogsnes/Jarlsberg. Kampanjen er gjennomført blant beboere på Ramdal, Ramberg, Midtåsen og Munkerekka. Det er samlet inn 409 underskrifter.

*Kommentar:* Kampanjen er registrert og tatt til orientering.

40. Beboere i Munkerekka, Midtåsen, Ramdal og Ramberg melder bekymring for prosessen rundt ny fastlandsforbindelsen. Utkastet til planprogram er i liten grad fokusert på tiltak for å realisere prosjektutløsende behov, behovene og interessene til brukerne av veisystemet. I stedet legger planprogrammet opp til en «omkamp» om tidligere beslutninger og innstillinger. Det er uforståelig at trasealternativene med dagkryssinger og høybru over

Vestfjorden fortsatt er aktuelle. Ved kriser må ny fastlandsforbindelse ha en responstid som ikke er lenger enn i dag, dvs. at kjøretid for ambulanse fra Teie til Vestfold sentralsykehus ikke skal være lenger enn den er over Kanalbrua i dag. Det må iverksettes kompenserende tiltak for eventuelle ulemper for Ilene Naturreservat som del av planprogrammet. Grappa lister opp en rekke tema som må utredes og hensyn som må tas før valg av løsning, og mener at programforslaget synes lite gjennomarbeidet. Konsekvenser for Vestfjorden og beboerne her er stort sett utelatt. Et eventuelt høybrualternativ vil ha virkninger i hele fjorden fra Smørberg i nord til Veierland i syd. Analyseområdet må oppdateres tilsvarende.

*Kommentar:* En rekke av temaene sammenslutningen peker på vil utredes i det videre planarbeidet. Konsekvenser for landskap, kulturminner, friluftsliv, mm vurderes i det videre planarbeidet. Planarbeidet skal legge særlig vekt på konsekvenser for livet i våtmarksområdet på Ilene i planarbeidet. Et av hovedmålene med arbeidet er å øke samfunnssikkerheten ved å legge til rette for en robust transportløsning til fastlandet.

41. S. Corneliussen er skeptisk til å legge ny fastlandsforbindelse der avstanden mellom Tønsberg og Nøtterøy er størst. Corneliussen er skeptisk til å flytte trafikken fra Smidsrødveien til Bekkeveien og har flere spørsmål og kommentarer knyttet til forslaget. Corneliussen foreslår å lede trafikken fra Smidsrødveien til Kirkeveien ved bruk av Tandstadveien lengre syd ved Ekeneskrysset. Corneliussen etterspør også løsning for hvordan trafikken fra Munkerekken og Kaldnes kobles på bru/tunell.

*Kommentar:* Løsning for tilkoblingspunkter håndteres i reguleringsplan. Revidert planprogram viser til at tverrforbindelse mellom fv 309 Smidsrødveien og fv 308 Kirkeveien besluttet samtidig med fastlegging av trasé for ny fastlandsforbindelse fra Kolberg. Tilførselsveg og tilknytningspunkter vil vurderes i det videre planarbeidet.

44. Smørberg og Hogsnes velforening mener at ny hovedveg bør komme i land på Korten, fordi korridor 2 best vil avlaste Tønsberg sentrum og best ivaretar mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem i Tønsbergområdet. Velforeningen har utarbeidet en grundig begrunnelse for de negative konsekvensene for miljø, naturressurser og samfunn ved valg av veg i dagen over Smørberg/Hogsnes, blant annet for matjord, fuglereservatet, sykkelsti og støybelastning. Velforeningen anser fortsatt Østalternativet som et godt alternativ for avlastning av bykjernen.

*Kommentar:* Konsekvenser for landskap, friluftsliv, støy, mm vurderes i videre planarbeid. Bruk av produktiv jord skal beregnes og vurderes for hvert alternativ i konsekvensutredningen. Det skal legges særlig vekt på konsekvenser for livet i våtmarksområdet på Ilene.

48. N. Larsen og S.A. Heum viser til at alternativene i korridor 1 medfører store inngrep i boligområdet Munkrekkeveien/Ramberg og i landbruksareal på Smørberg. Larsen og Heum viser til at grunnforholdene er svært dårlige langs Munkerekkeveien. Samferdselsdepartementets krav om at et sentrumsnært ringvegkonsept skal legges til grunn for arbeidet med bypakke og fastlandsforbindelse løses best gjennom alternativ fire i korridor 2.

*Kommentar:* Geoteknisk og geologisk kompetanse vil bli benyttet for å finne traséer som tar hensyn til grunnen. I forbindelse med tidligere veg- og utbyggingsprosjekter er det gjennomført grunnundersøkelser i store deler av planområdet. Resultatene fra disse undersøkelsene vil bli benyttet i prosjektet. I tillegg kan det bli aktuelt å gjennomføre ytterligere grunnundersøkelser.

49. Vear og Rakkevik vel er kritiske til korridor 1 Kolberg–Kaldnes–Hogsnes/Jarlsberg. Løsningen vil forringe et tett befolket og sentrumsnært boligområde. Vegforbindelse fra Nøtterøy over Vear i bro og tunnel vil antakelig ha størst miljødeleggende konsekvens for flest innbyggere i Tønsberg kommune. Velforeningen understreker samtidig viktigheten av ny løsning for Hogsnesbakken og stiller seg undrende til bompengefinansiering av bypakken. Det bør etterstrebes en større statlig andel enn det er lagt opp til per i dag.

*Kommentar:* Bemerkningene tas til orientering. Konsekvenser for bomiljø, landskap, friluftsliv mm vurderes i det videre planarbeidet. Regulert tunnelløsning i Hogsnesbakken inngår i ett av alternativene for fastlandsforbindelsen. Dersom et annet alternativ skulle bli foretrukket, vil arbeidet med Hogsnesbakken inngå i bypakkens delprosjekt A3 «Tiltak på Tjøme, Presterød, Teie og Hogsnes».

50. J.B.Poppe-Holmdahl bemerker at det viktigste ved valg av løsninger for fremtidens trafikkavvikling er å løse problemer, ikke bare flytte dem fra et boligområde til et annet. Poppe-Holmdahl har listet opp en rekke konkrete forslag til hvordan fremtidig vegløsning bør utformes for ivareta hensyn til boligutvikling, trafikkavvikling, myke trafikanter og beboere på best mulig måte.

*Kommentar:* Arealbruk og hensyn til bomiljø innenfor planområdet blir håndtert i reguleringsplan. Som ledd i bypakkearbeidet skal det utarbeides egen interkommunal kommunedelplan for kollektiv, sykkel og gange.

51. Grindløkken borettslag uttrykker bekymring for boligområdet sitt og har en rekke spørsmål knyttet til bredden på ny veg, sanering av boliger, planer for ny gang- og sykkelveg, sikkerhet på skoleveg og håndtering av rørlagt bekkeløp og overvann.

*Kommentar:* Innspillene er tatt til orientering. Forholdene som løftes frem i uttalelsen vil håndteres i det videre planarbeidet. Se også kommentar til uttalelse nr 41.

52. Vearåsen velforening mener at ny fastlandsforbindelse må ses i sammenheng med utfordringene i Hogsnesbakken, for helhetlig planlegging av trafikkavvikling, kollektivtransport og gang/sykkelveger planlegges for hele regionen. Videre må bypakkearbeidet ses i sammenheng med utviklingen av det nye tettstedet Vear/Hogsnes/Bjelland som vil bli et betydelig vekstområde fremover. Velforeningen anbefaler kort senketunell mellom Ramberg/Kaldnes og Smørberg/Jarlsberg, gitt at tunnelen tilrettelegges for syklister og gående. Trafikken må videre føres uhindret fra Smørberg/Jarlsberg og frem til E18.



*Kommentar:* Bemerkningene er tatt til orientering. Arealbruk og hensyn til bomiljø innenfor planområdet blir håndtert i reguleringsplan. Som ledd i bypakkearbeidet skal det utarbeides egen interkommunal kommunedelplan for kollektiv, sykkel og gange. Se også kommentar til uttalelse nr 49.

53. Haugland og Roang foreslår at vegløsninger og tunnelmunnings plasseres så nedsenket i terrenget som mulig for å unngå barrierevirkning og støypåvirkning i boligområdene. Foreslått ny tverrforbindelse går parallelt med barns skoleveg (til Grindløkka skole). Tverrforbindelsen vil gi en ny trafikkmaskin i et område der det i dag er lite gjennomgangstrafikk, som vil påvirke barns sikkerhet. Det er viktig at gang- og sykkelveg i området planlegges som en grunnleggende del av ny løsning. Løsninger for påkobling til Kirkevegen (boligområdet er koblet på via privat veg) tas tak i tidlig for å sikre trafiksikker og oversiktlig løsning.

*Kommentar:* Innspillene er tatt til orientering. Tilkobling til veg og barn og unges interesser vil håndteres i videre planprosess. Se også kommentar til uttalelse nr 41.

54. G. og T.J. Søgård kommenterer traseer i korridor 1, som vil berøre Søgårds eiendommer. Alle alternativer over jordene på Smørberg og Hogsnes vil gi tap av verdifull landbruksjord, rasere bomiljøet og påvirke/endre nærmiljø og friluftsliv, natur- og kulturmiljø naturressurser vest for Tønsberg by. I tillegg vil tiltaket få negative konsekvenser for Ilene naturreservat. Søgårds støtter for øvrig en sterkere satsing på kollektiv, gange og sykkel.

*Kommentar:* Bruk av produktiv jord skal beregnes og vurderes for hvert alternativ i konsekvensutredningen. Planarbeidet skal legge særlig vekt på konsekvenser for livet i våtmarksområdet på Ilene. Konsekvenser for landskap, friluftsliv, støy, mm vurderes i videre planarbeid.

56. Træleborg velforening støtter planarbeidet og valg av korridorer.

59. Teglhagen velforening går imot alle alternativene som er i aksene Kaldnes – Kjelleveien. Alle alternativene som bunner ut i Kjelleveien får store innvirkninger på nærområdet. Styret legger til grunn at løsningen vil få negative konsekvenser for den kulturhistoriske byen og Ramsar-området og vil i tillegg føre til økt trafikk i boområdet Teglhagen.

*Kommentar:* Planarbeidet skal legge særlig vekt på konsekvenser for livet i våtmarksområdet på Ilene. Konsekvenser for kulturmiljø, trafikk, friluftsliv, støy, mm vurderes i videre planarbeid.