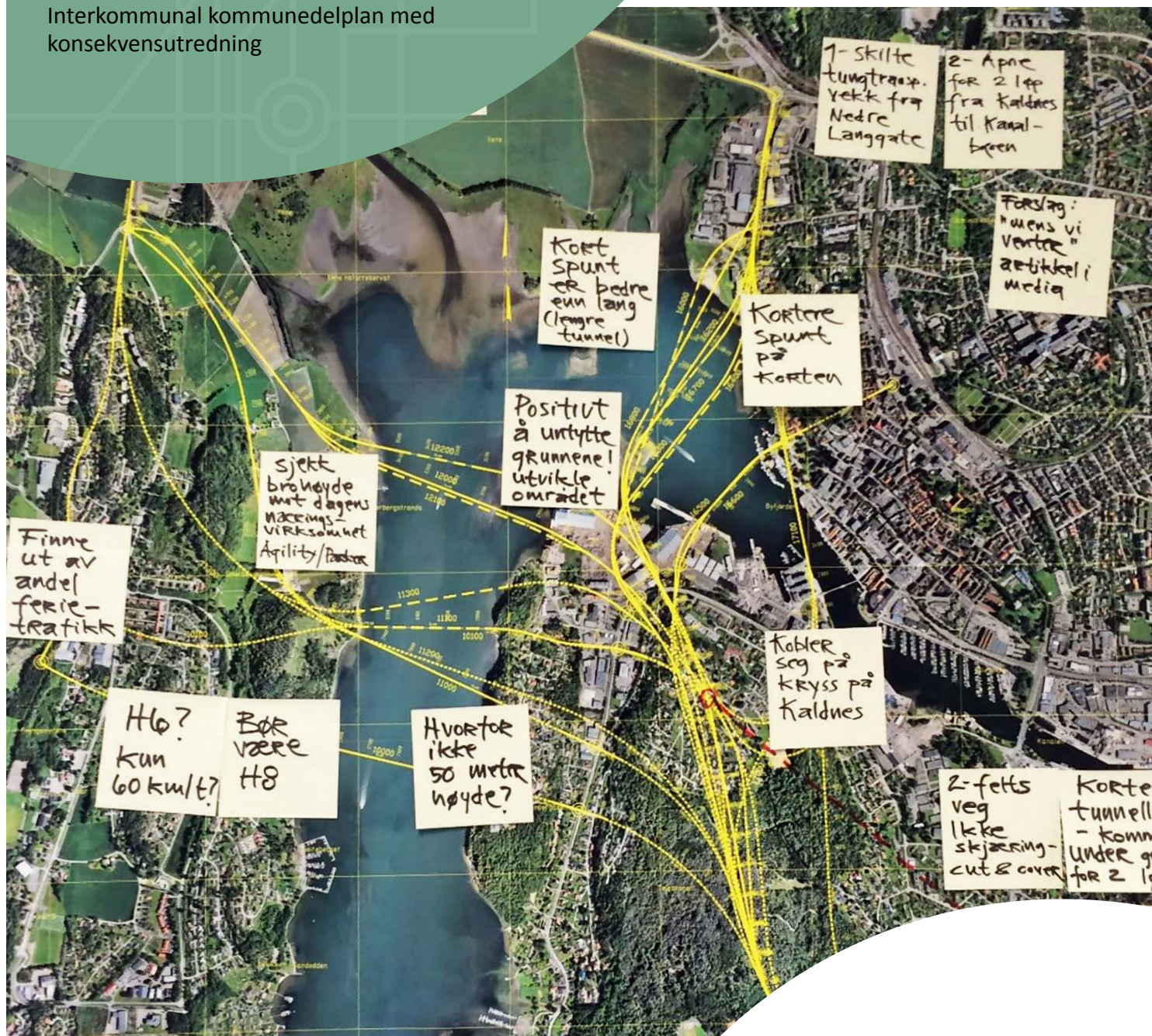


Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme

Interkommunal kommunedelplan med konsekvensutredning



Innhold

Forord	2
1 Teie og Kolberg.....	3
2 Ikke-stedbunden gruppe	5
3 Vear/Hogsnes	6
4 Ramberg/Ramdalen.....	7
5 Smørberg	10
6 Korten/Nordbyen/Tønsberg.....	11
7 Kaldnes	13
Vedlegg 1	14
Vedlegg 2	17

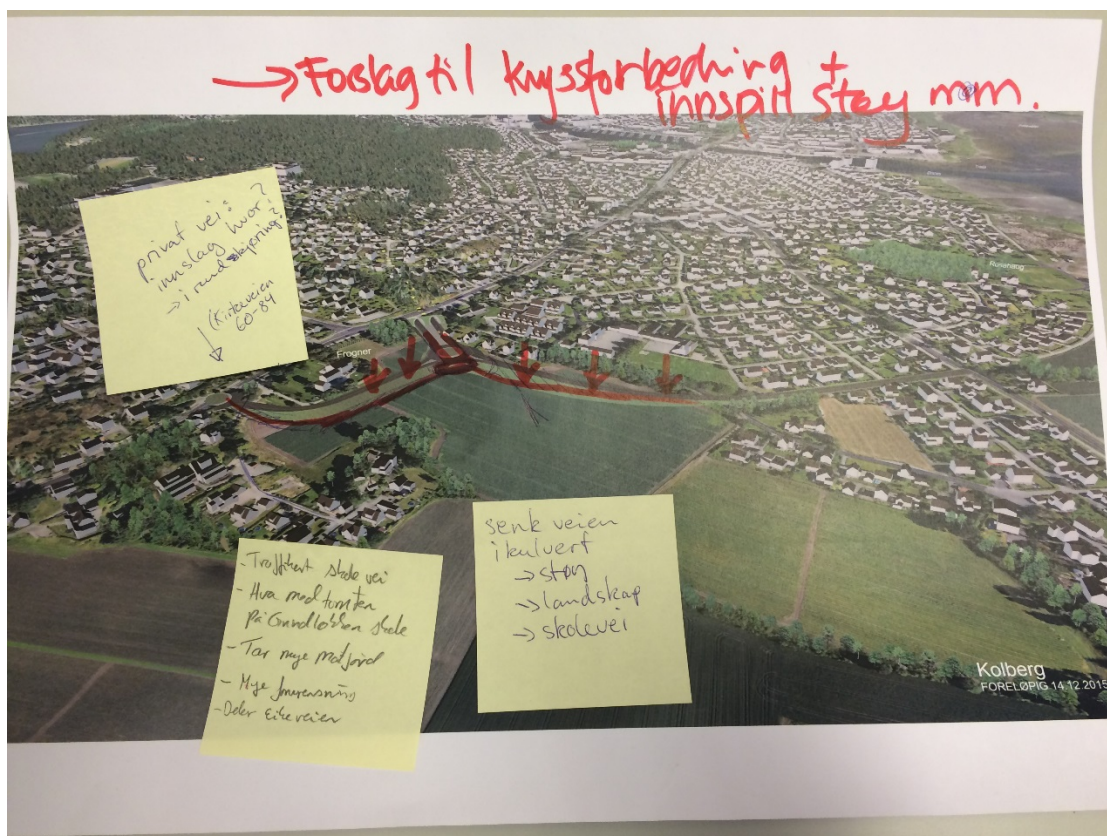
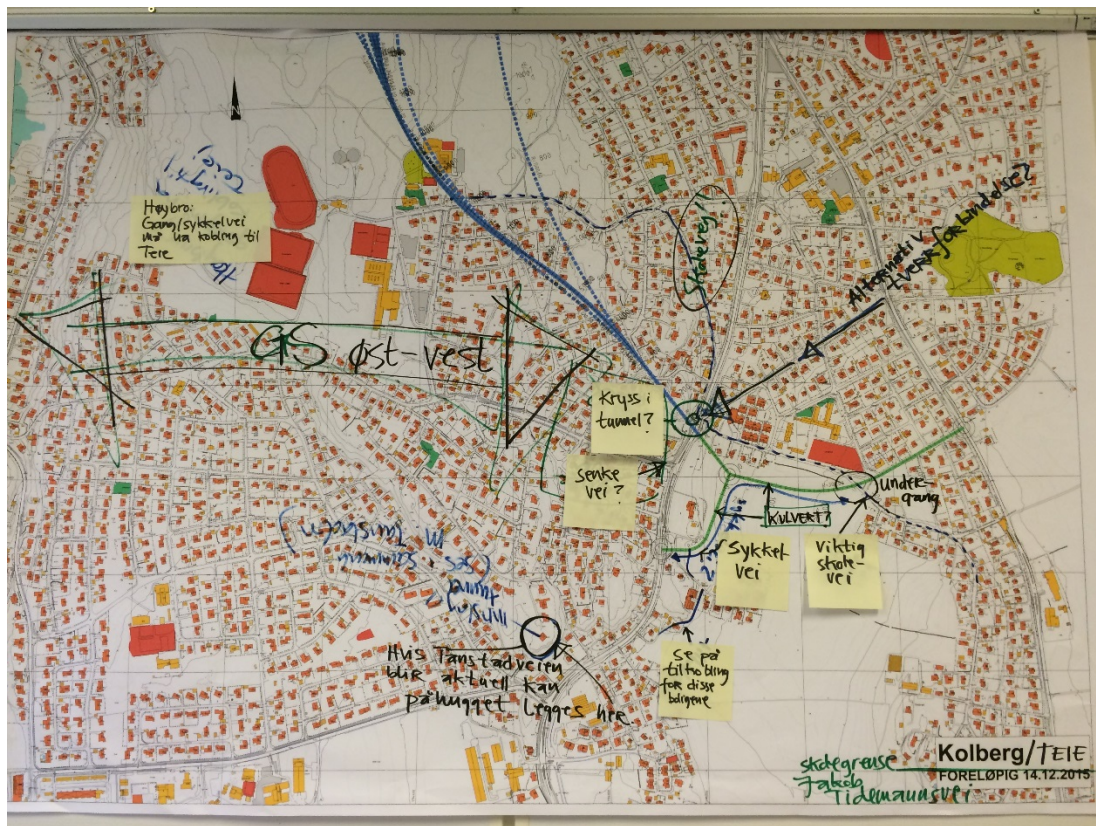
Forord

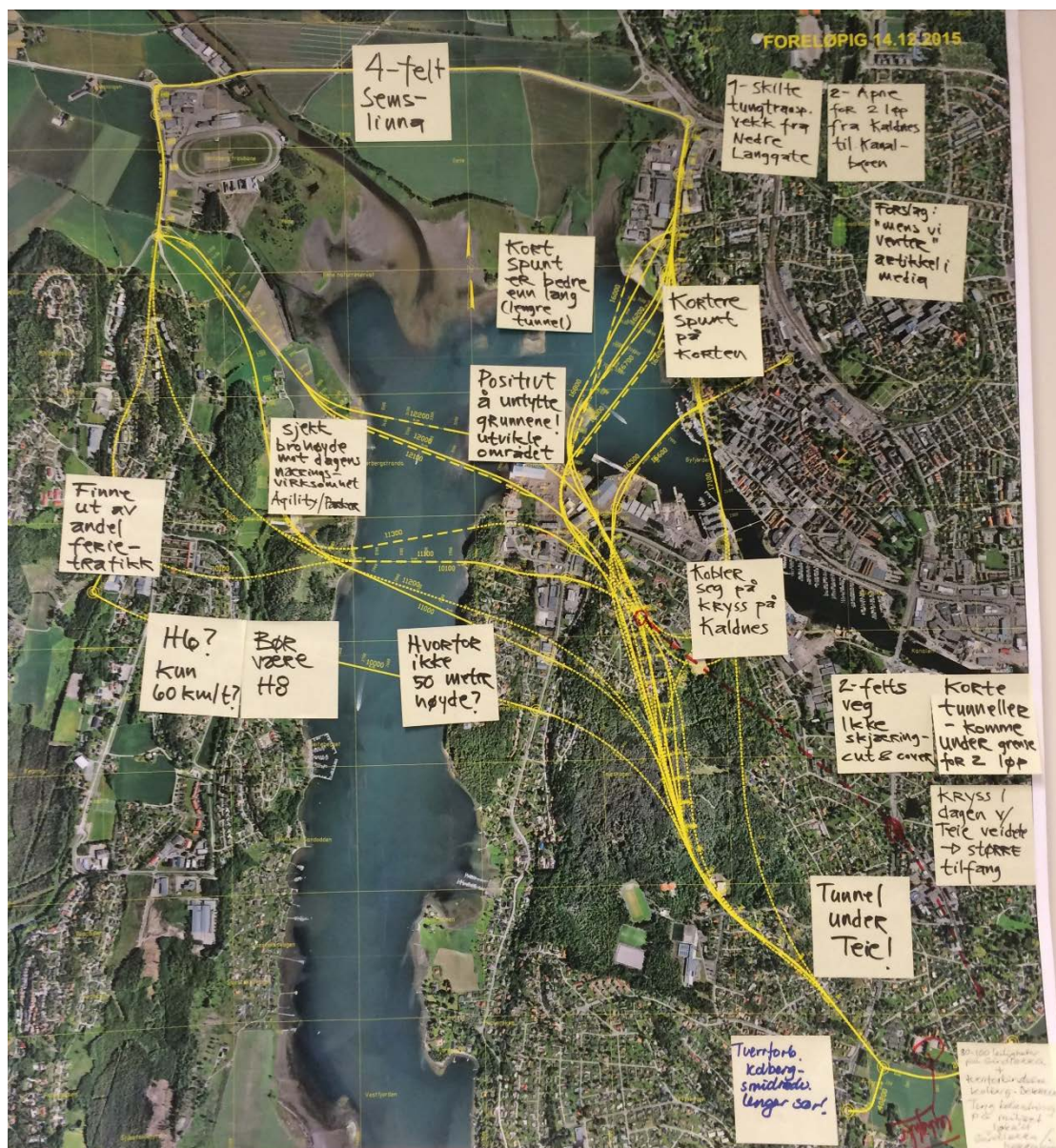
Bypakke Tønsberg-regionen inviterte til åpent arbeidsmøte i desember 2015, for å få konkrete innspill til ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme. De fremmøtte ble delt inn i grupper, som alle jobbet engasjert med innspill til arbeidet med den nye fastlandsforbindelsen. Denne rapporten presenterer innspillene som kom inn i dette møtet.

I arbeidsmøtet fikk bypakke-organisasjonen innblikk i hvordan befolkningen ser på de ulike alternativene. Det var tydelig at det er svært delte meninger om hva som er den beste løsningen. Møtet førte også blant annet til større oppmerksomhet rundt bomiljø. Konkrete forslag som å forlenge tunnel mot Korten og bruk av tunnel for å skåne Smørberg er ivaretatt gjennom bearbejdede vegløsninger. I tillegg fikk bypakke-administrasjonen økt kunnskap om bo- og nærmiljø, samt mange andre innspill som vil være nyttige også i det videre arbeidet med kommunedelplan med konsekvensutredning.

1 Teie og Kolberg

Grappa hadde mange deltakere, med kunnskap om og engasjement for nærmiljøet sitt.





Oppsummering innspill Kolberg:

- Er det sett på muligheter for andre tverrforbindelser mellom Smidsrødveien og Kirkeveien? Tanstadveien eller Øgårdsveien?
- Ved plassering av tverrforbindelse i Bekkeveien pekes det på konflikter i forhold til eksisterende og planlagt bebyggelse, jordvern og hensynet til barn (skoleveg er vist som bli stiplede linje på kart).
- Dersom Tanstadveien velges bør det ses på påhugg lenger sør.
- Høybroalternativene viser løsning for gående og syklende. Det er viktig å videreføre et tilbud for myke trafikanter videre fra vest til øst (Ramberg – Teie).
- Dersom tverrforbindelsen legges i Bekkeveien bør det vurderes kulvert og kryss under lokk/i fjell på Kolberg.
- Det er viktig med undergang der ny vei krysser Eikeveien.

Oppsummering innspill Teie:

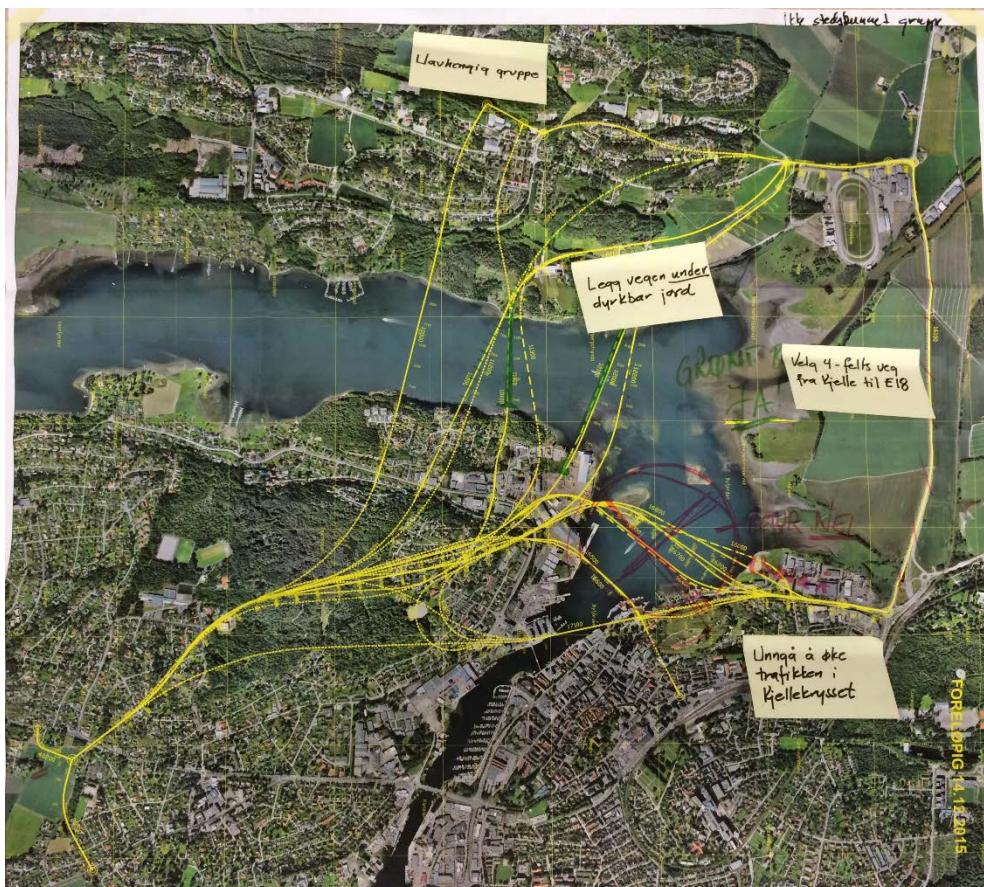
- Tunnel under Teie bør utredes med kort tunnel litt sør for Teie til Teie veidele. Kryss i Teie veidele legges i dagen. Videre legges linja i tunnel fra veidele til Kaldnes. To korte tunneler krever kanskje ikke 2 løp? «Cut and cover»-løsning?

Oppsummering annet:

- Kortere spunt på Korten. Kort spunt er bedre enn lang (ønsker lengre tunnel).
- Positivt å utnytte grunnene til byutvikling (ved en spuntløsning).
- Brohøyde må sjekkes mot dagens næringsvirksomhet (Aqility og Parker).
- Hvorfor ikke 50 meters brohøyde?
- Semslinna bør få 4 felt.
- Hvorfor H6 og 60 km/t? Hvorfor ikke H8?
- Mulige tiltak FØR fastlandsforbindelsen er på plass:
 - Skilte tungtrafikk vekk fra Nedre Langgate.
 - Åpne for 2 felt fra Kaldnes til kanalbroa.
 - «mens vi venter» artikkel i avisa.

2 Ikke-stedbunden gruppe

Deltakerne i gruppa ønsket å se på flere alternativer i planområdet, og ikke bare i et geografisk område.

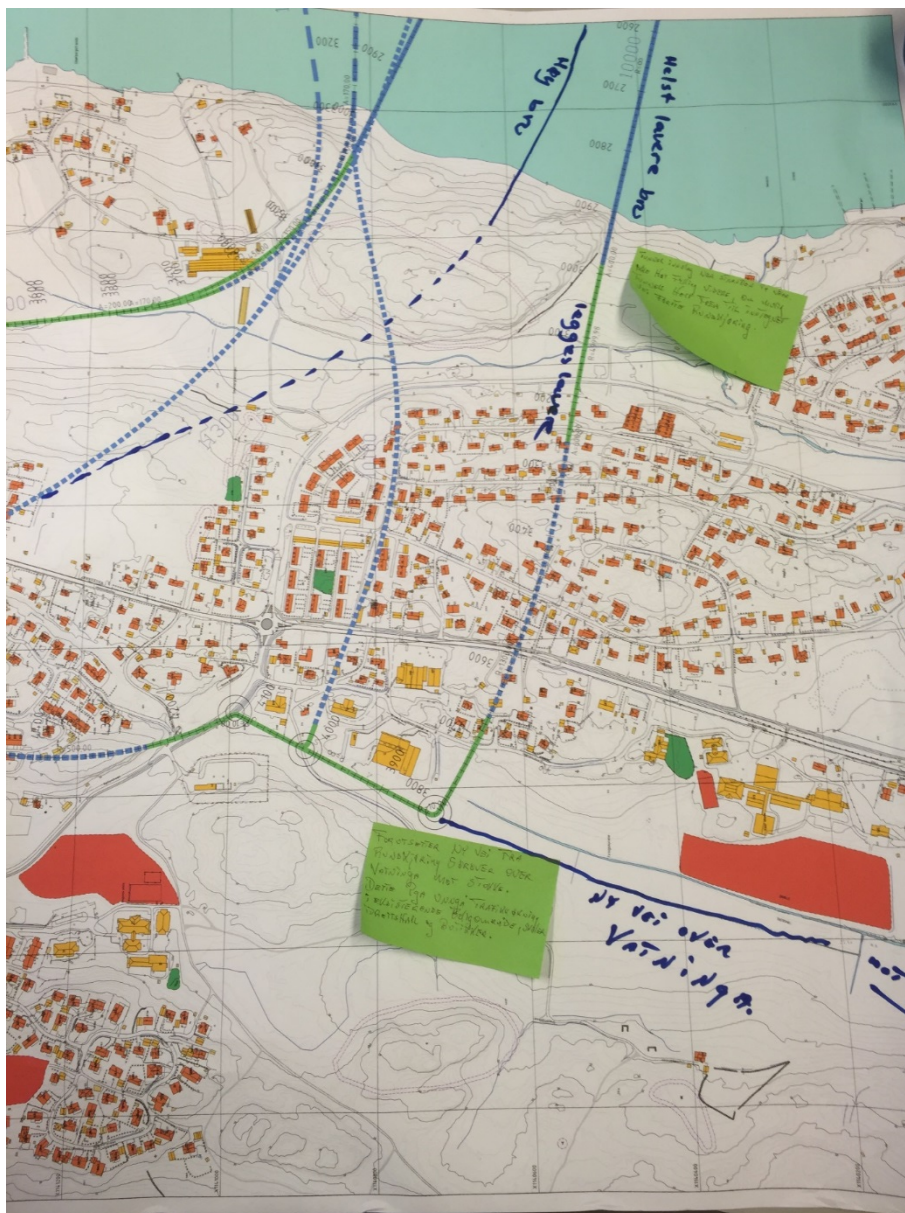


Oppsummering innspill ikke-stedbunden gruppe:

- Ønsker korridor 1.
- Viktig å unngå å øke trafikken i Kjellekrysset.
- 4-felts veg fra Kjelle til E18.
- Veien må legges under dyrkbar jord.

3 Veiar/Hogsnes

Grappa var bekymret for nærområdet sitt. Grappa var ikke så stor, men de jobbet aktivt med forslag og innspill.



Oppsummering innspill Vear/Hogsnes:

- Kommentarer til linje 10000:
 - Tunnelinnslaget skal være nær stranden på Vear. Ikke høy fylling videre. Tunnel helt til påkobling med FV.303. Brua må senkes slik at det er mulig med et lavt tunnelinnslag og slik at brua ikke blir så ruvende i terrenget.
 - Denne linjen forutsetter ny veg fra rundkjøring på Vear over Vatninga mot Stokke (ny FV.303), for å unngå kraftig trafikkøkning i eksisterende boligområde, skoler, idrettshall og butikker.
 - Krysset i bunn av Hogsnesbakken bør gjøres planskilt for best mulig trafikkflyt.
 - Det er også bekymring for at dette eksempelet vil øke trafikken mot Stokke på Fv.303 kraftig.
 - Siden løsningen forutsetter ny FV.303, hvordan skal denne finansieres?
 - vil prisen legges til Bypakke- prosjektet?
 - blir det et eget prosjekt som Stokke må finansiere? (hvor realistisk er egentlig det?)
- Mulig ny linje:
 - Forslag om en bru som kunne legges høyere og som da gikk inn i fjelltunnel mellom Strand (Rakkevik) og Sandodden (Smørberg), og deretter fulgte fjelltunnellinjene som går under hele Smørberg (vist på kartskisse).
- Øvrige kommentarer:
 - Vanskelig å akseptere at vi mennesker som bor i et område er mindre verdt enn planter, dyr og verneområder.
 - Det uttrykkes stor skepsis om løsning om Vear/Hogsnes er det alternativet som er best med tanke på trafikkstrømmer, flyt, antall kryss osv.

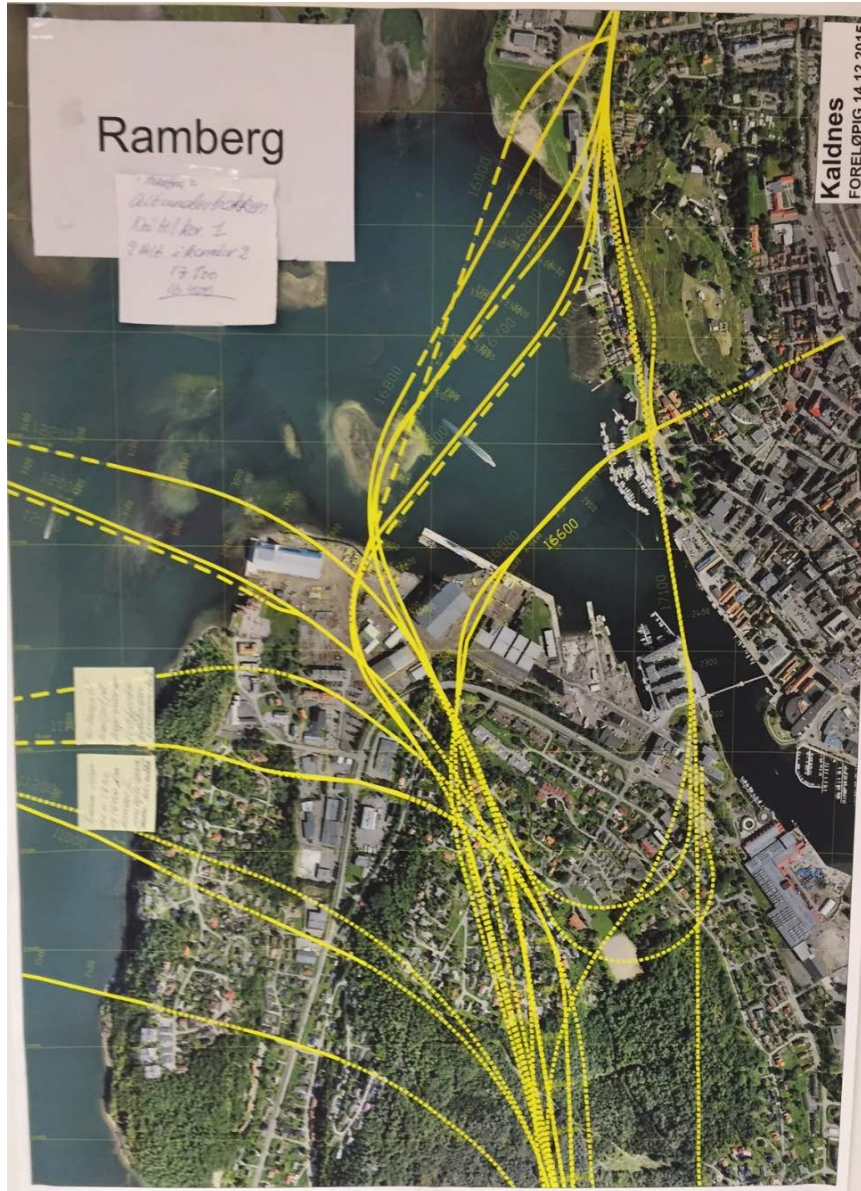
4 Ramberg/Ramdal

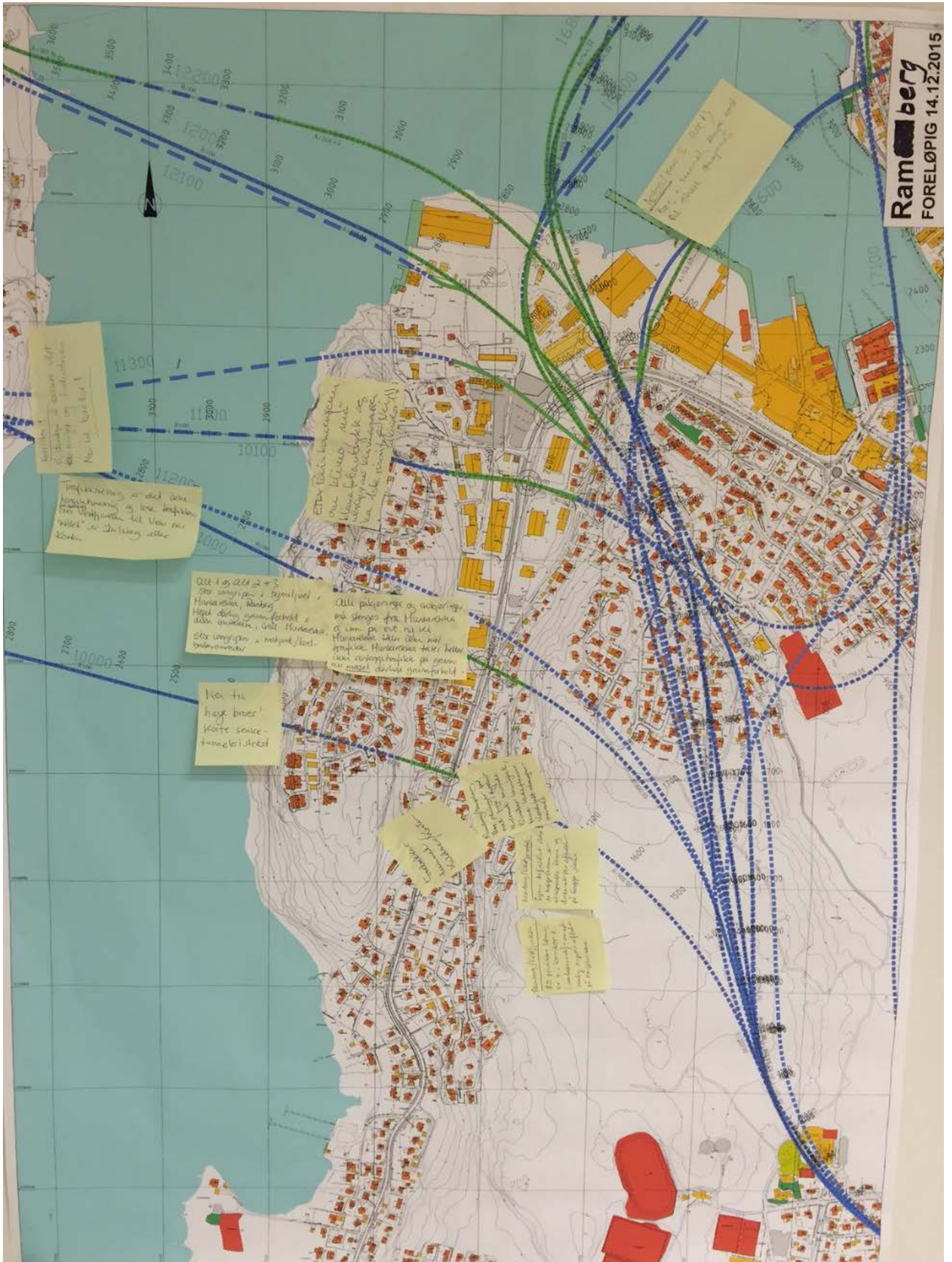
Det var mange deltakere og stort engasjement i gruppa. Det ble også innlevert et eget notat fra representanter for lokalmiljøet i Ramberg-området som er tatt med som vedlegg til denne rapporten.

Tekst på lappene:

- «Mantra»: Alt under bakken. Nei til korridor 1. 2 alt i korridor er OK; 17100 og 16400
- Ramberg/Vestfjorden: Av hensyn til bomiljøet på begge sider av Vestfjorden forkastes forslagene i korridor 1.
- Ramberg/Vestfjorden: Synes definitivt ikke de høye broene er akseptable. Store og dramatiske effekter på begge sider.
- Ramberg/Smørberg: Bro ødelegger for rikt fugle-/dyreliv. Historisk område. Påvirker bomiljøet, fine badeplasser. Verdifullt rekreasjonsområde.
- Foretrekker tunnel Kaldnes – Korten.
- Linje 16400: Føres i tunnel lengre nordover til Shell-stasjonen.
- Nei til høye broer! Korte senke-tunneler i stedet.
- Alternativene i korridor 1 gir stor inngripen i bymiljøet i Munkerekka, Ramberg. Meget dårlige grunnforhold i disse områdene, inkl. Munkerekka. Stor inngripen i matjord/landbruksområder. Alle påkjøringer og avkjøringer må stenges fra Munkerekka og inn på evt ny vei. Munkerekka tåler ikke mer trafikk. Munkerekka tåler heller ikke anleggstrafikk på grunn av meget dårlige grunnforhold.

- Trafikkmessig er det ikke hensiktsmessig å løse trafikken fra Nøtterøy over Vestfjorden til Vear når «målet» er Jarlsberg eller Korten.
- Vi ønsker å bevare vårt bomiljø og industrien. Nei til korridor 1.
- Etter Paris-konvensjonen om klima, må klimafotavtrykk og utslipp av klimagasser ha 1ste prioritet. Nei til korridor 1 !!





5 Smørberg

Gruppen hadde mange deltakere, med kunnskap om og engasjement for nærmiljøet. De var spesielt opptatt av å ta vare på landbruksarealene og bomiljøet i området.

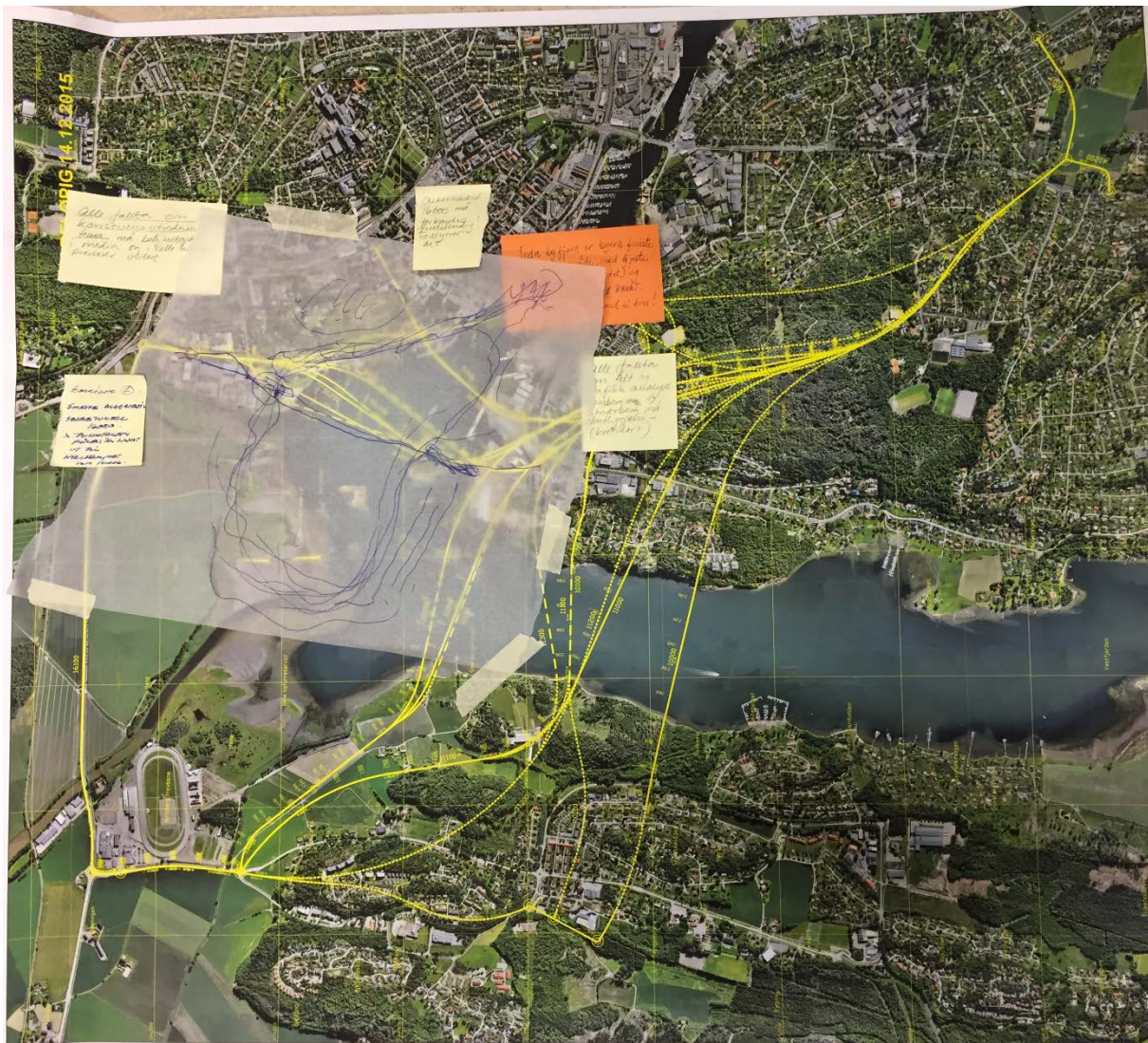
Innspill fra gruppa:

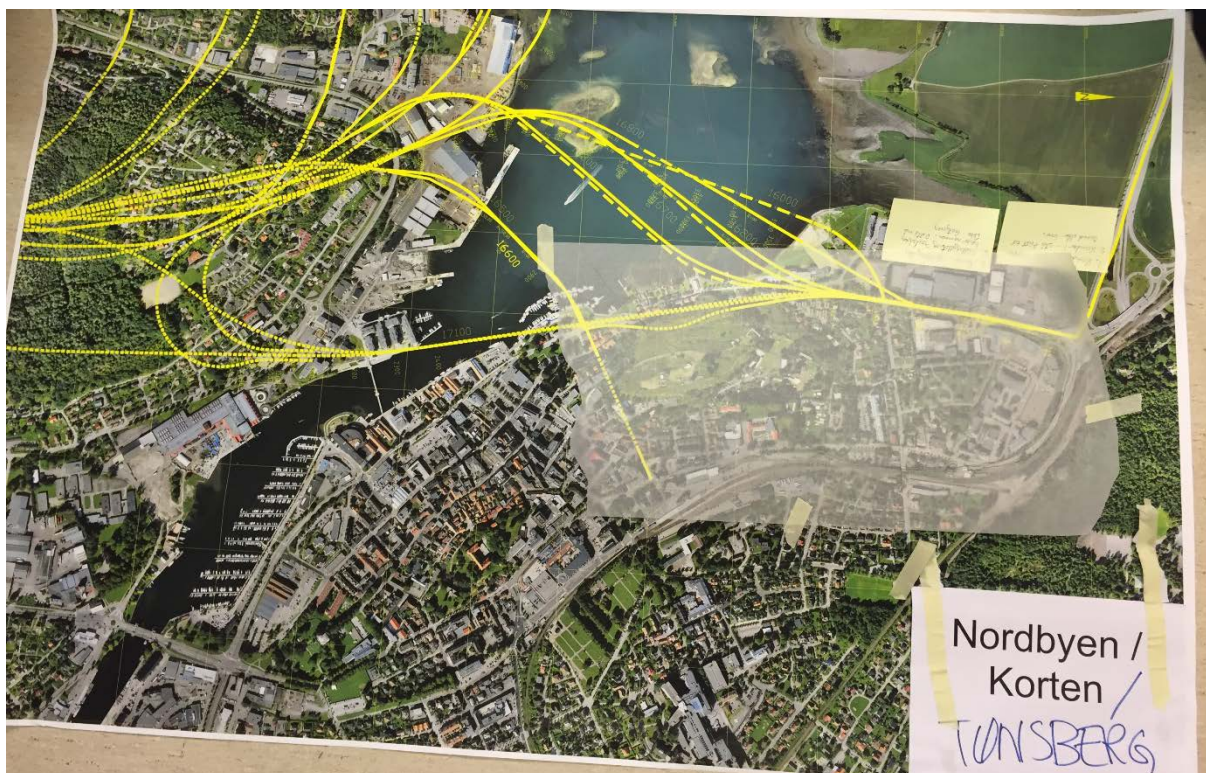
- Ved alternativene i nord (12000, 12100 og 12200) ønsker de miljøtunnel ved siden av Smørbergvegen.
- De ønsker at problemer i Hogsnesbakken skal løses. De er spesielt bekymret for all trafikk som skal til Brunstad.
- Barriere mot Smørbergstranda.
- Øker trafikkeksponering for barn og unge i et boområde for beboere på Hogsnes og Smørberg.
- Åpne løsninger i dagen raserer bomiljøet, naturmiljøet og kulturlandskapet på Smørberg.
- Tar for mye matjord på Smørberg for alle alternativene med veg i dagen = uaktuelt.
- Kulturminner.
- Alle alternativ bør være tunnel i korridor 1 og korridor 2 – minst synlig i bybildet.
- Tunnel under dyrket mark.



6 Korten/Nordbyen/Tønsberg

Engasjementet i gruppa var stort, og det spesielle her var at det var to hovedgrupperinger; halve gruppa mente at korridor 2 var det selvfølgeligste valget, mens den andre halvparten mente at korridor 1 var den eneste fornuftige. Det kom få konkrete innspill til forbedringer av traséene. Dette begrunnet de med at korridoren er svært smal.





Det kom også inn et konkret innspill om løsning i korridor 2 med forbindelse under Slottsfjellet mot Jernbanestasjonen. Dette er med som vedlegg til denne rapporten.

Innspill på lapper:

- Alle fakta om alle konsekvensutredningstema må bekjentgjøres i media og i alle høringsprosesser videre.
- Alle fakta om ÅDT og trafikkanalyser Ramberg-Smørberg (korridor 1) må offentliggjøres.
- Alternativ 16600 må forkastes fullstendig. Forstyrrer ALT.
- Indre byfjord er byens fineste rekreasjonsområde, med gjestebrygga, Nordbyen og Ramsarområdet. MYE BRUKT. Ikke ødelegg dette med ei bru!
- For korridor 2: -Eneste alternativ senketunnel 16000. Tunnelen føres så langt ut mot Kjellekrysset som mulig.
- Korridor 1- stå fritt til tunnel eller bru. Korridor 2- under bakken.
- Ramsarområdet – må hensyntas.
- Slottsfjellet og Jarlsberg hører sammen. Dette må ikke forstyrres.

I tillegg kom det følgende muntlige innspill:

- Spuntløsningen (16700) vil bli mer «spiselig» ved å unngå å bygge en tunge ut i sjøen på Kortensiden. Dvs forlenge den undersjøiske tunnelen slik at inngrepet i sjøområdene kun skjer på Kaldnessiden.
- Bekymring rundt situasjonen for gående og syklende ved en vei/bru/spunt-løsning. Hvordan beveger man seg langs sjøen? (mye brukt turvei fra sentrum mot Ilene/Jarlsberg).

7 Kaldnes

På gruppa til Kaldnes var det stor enighet blant deltakerne. Flere bodde i Ramberg/Ramdal området, og var bekymret for sitt nærområde. Det var særlig fokus på støy i dalen og på kryssløsninger. Det kom inn flere gode forslag og innspill.

Oppsummering:

- Hvis sørlige alternativer blir valgt, er det behov for kryss? Kan veien gå under Ramberg?
- Konsekvensene for støy blir verre jo lenger syd man legger krysset grunnet mer bebyggelse.
- Støy er et stort problem i dette området grunnet dalen og ekko.
- Munkerekkeveien må oppgraderes for å håndtere ny trafikk, spesielt for myke trafikanter (skolebarn).
- Synlighet for kajaker rundt spuntene (12200/16700) kan bli et problem.
- Alternativ 10000 ødelegger mye for boligområde på begge sider av dalen.
- Forslaget om å droppe tunnel mellom Kolberg og Kaldnes, og inkludere vestfjordforbindelsen i kombinasjon med 16700, ble også lagt fram.
- Forslaget om å legge tunnel under Teie med kryss på Teie veidele, og så tunnel fram til Kaldnes, ble også lagt fram.
- Kan tunnelportalene trekkes enda nærmere Kjelle-krysset?
- Matjord er viktig, og Smørberg-alternativene må unngås. Dessuten vil korridor 2 være bedre for trafikk inn og ut av sentrum.

Vedlegg 1

ARBEIDSMØTE 14. DESEMBER, «NY NØTTERØY FORBINDELSE»

INNSPILL TIL PLANARBEIDET.

Vi, en gruppe mennesker fra Ramdal/Ramberg, Munkerekka og Midtåsen (for letthet kaldt RM gruppa), har laget en arbeidsgruppe for å følge med i planprosessen og gjøre konkrete innspill til planarbeidet og valgte løsninger. I utgangspunktet er selvfølgelig hensikten å ivareta interessene til beboerne i vårt boområde, men i en videre kontekst er mange av interessene våre sammenfallende med interessene til de øvrige beboerne på Nøtterøy, Tjøme, Foymland og Husøy.

Vi var tilstede på arbeidsmøtet som ble arrangert 14. desember på Træleborg, hvor vi ga konkrete innspill. Imidlertid ga møteformen liten anledning til en konsolidert og begrunnet fremstilling av forslagene våre. Vi følger derfor opp med dette skriftlige innspillet hvor vi oppsummerer forslagene som ble presentert i møtet, og hvor vi utdyper og konkretiserer forslagene ytterligere og komplementerer dem med de bakenforliggende begrunnelsene. Dette i håp om at det kan være til nytte for veiplanleggerne i det videre arbeidet.

Innledningsvis vil vi gi honnør til veiplanleggerne for at de etter at mulighetsstudien ble fremlagt har fortsatt arbeidet med å utvikle konseptene. Spesielt vil vi fremheve de nye forslagene med bruk av senketunneler og spuntvegger som spennende. Vi ser her konturene av gode løsninger som burde kunne utvikles slik at de eliminerer manglene og svakhetene som tidligere konseptforslag har vært beheftet med.

RM er et boligområde omfattende leiligheter, rekkehus og frittstående eneboliger. Totalt er det ca 450 boligheter og en befolkning på ca 1200 personer. Boligområdet er således vesentlig i en kommunal sammenheng.

Nøtterøy er et pressområde og det er stor etterspørsel etter boliger, spesielt nord i kommunen. Nøtterøy har som en politisk overordnet politikk, å skape vekst gjennom gode boligforhold og godt bomiljø som ivaretar beboernes ve og vel. Det forventes at disse hensynene også ivaretas i planarbeidet med den nye Nøtterøy forbindelsen. Negative konsekvenser, eventuelt tap av boligheter, for Ramdal/Ramberg, Munkerekka og Midtåsen er ikke bare til skade for beboerne i området, det er også til skade for kommunen som helhet. Overordnede samfunnsmessige interesser tilsier at løsninger med negativ påvirkning for disse bomiljøene må unngås.

Det er til sammen mer enn 30.000 innbyggere i Nøtterøy, Tjøme, Foymland og Husøy og innbyggertallet er i vekst. Felles for disse 30.000 menneskene er at de har behov for gode kommunikasjoner med Tønsberg sentrum. Her er det arbeidsplasser, handel, kino, kulturhus og fornøyelser. I Tønsberg sentrum har vi også viktige samfunnsinstitusjoner, sykehus, jernbane stasjon, buss terminal, politi og fylkesadministrasjon. Vi oppfatter Samferdselsdepartementets instruks om «*et sentrumsnært ringvei konsept*» slik at hensynet til gode kommunikasjoner til Tønsberg skal veie tungt og at kommunikasjonen mot Tønsberg sentrum fortrinnsvis skal være med kollektiv, sykkel og gangtrafikk, uten at det «*legges til rette for økt biltrafikk inn mot sentrum*».

Der er lagt fram mange forslag til veiforbindelse. Flere av dem oppfattes imidlertid som helt urealistiske. Andre bryter så fundamentalt med overordnede krav, blant annet slik de er formulert ovenfor for vårt boområde, at de av den grunn raskt vil bli eliminert fra prosessen. Vi har valgt å gjøre forslag til forbedringer og endringer på løsningsforslag som vi mener kan ha mulighet for å bli realisert.

Korridor 1.

Alle forslagene i Korridor 1 med bruløsninger og/eller krysninger i dagen forkastes av arbeidsgruppen. Ideen om en ny fire felts vei midt igjennom et etablert boligområde oppfattes som helt urealistisk. Det bemerkes også at traseen i så fall må flyttes lenger sør, syd for Munkerekka og Vestskogen. Da ender man opp i Hella, og trassen Hella-Stokke er allerede forkastet fra prosessen.

Det er ikke bare bruløsningen som er uakseptabel, parsellene i dagen i Ramdal/Munkerekka er også uakseptable. Det vil skapes nye lokale trafikale problemer med påkjørsler og veikryss/rundkjøringer og støy når trafikken går ut og inn av tunneler i en trang liten dal.

I korridor 1 kan eventuelt alt. 4 i korridor 1 (senketunnel/spuntvegg fra Kaldnes til Jarlsberg) utvikles positivt. Traseen går imidlertid over svært verdifull jordbruksmark på Jarlsberg siden. Skulle dette trasevalget være aktuelt vil vi foreslå at man førte tunnelen videre under jordbruksområdene slik at den kom opp i dagen i området rundt travbanen. Vi er imidlertid i tvil om en veitrase som ender opp ved Jarlsberg, kan omfattes av begrepet «*sentrumsnært ringveikonsept*».

Korridor 2.

Alle forslagene i Korridor 1 ender opp på Korten og knyttes til det eksisterende veisystemet der, bl. annet Frodåsen tunnelen som gir forbindelsen til Tønsberg øst. I så måte tilfredsstillende disse alternativene kravet til «*et sentrumsnært ringvei konsept*». Vi foreslår at det ved Korten og ved Kilen ved utløpet av Frodåsen tunnelen etableres parkeringsplasser slik at trafikken mot Tønsberg sentrum tilrettelegges med kollektiv, sykkel og gangtrafikk, uten at det «*gir økt biltrafikk inn mot sentrum*».

Etter vår mening gir også dette den beste tilkomsten til E18. Ved Korten deles trafikken slik at trafikken mot E18 sør følger Semslina, trafikken mot E18 nord følger Jarlsberglina mot Barkåker, trafikken inn mot Tønsberg sentrum følger Farmannsveien eller Kjelleveien og trafikken mot Tønsberg øst går igjennom Frodåsen tunnelen. Trafikken spres på det eksisterende veisystemet uten at noen enkelt strekning overbelastes.

Det har vært reist bekymring om påvirkningen på Ilene Naturreservat og Norges forpliktelser under Ramsar konvensjonen. RM gruppen legger til grunn at det for Ilene Naturvernområde følges samme praksis som er fulgt ved andre tilsvarende saker. Det pekes spesielt på den presedens som er skapt ved justeringen av grensene for Åkersvika Naturreservat i 2013. Åkersvika Naturreservat er i likhet med Ilene Naturreservat et våtmarksområde som omfattes av Ramsar konvensjonen. Grensene for reservatet ble her justert for å muliggjøre fremføringen av E6 og jernbanetraseen.

Vi foreslår at det legges særlig vekt på kompenserende tiltak, som kan bøte på eventuelle skadevirkninger for Ilene Naturreservat i det videre planarbeidet. Slike kompenserende tiltak kan være støyskjerming og/eller jordvoller. Av samme grunn kan vi heller ikke akseptere bruløsningene.

Etter vår oppfatning er alternativet 16400 senketunnel/spuntvegg fra Kaldnes til Korten det beste alternativet. Av hensyn til Naturreservatet vil vi imidlertid foreslå at tunnelen føres inn over land og munner ut i området rundt Shell stasjonen. Vi ser ikke noe behov for eget kryss/rundkjøring for påkjøring. Vi legger til grunn at Kjelleveien/Nedre Langgate stenges for gjennomkjøring. Trafikken fra Tønsberg sentrum, inklusive Nordbyen og Staten Park kan rutes inn i Farmannsveien og det eksisterende veisystemet.

Vi ser heller ikke bort ifra at «lang fjelltunnel», 17100, kan være aktuell, men forslaget er rudimentært og må videre bearbeides dersom vi skal kunne gjøre noen fornuftige innspill eller ha forslag til endringer/forbedringer.

Beboere i RM området som deltok i arbeidsmøtet 14.des. 2015

Navn	Epost	Adresse
Dag Daler	dag@daler.no	Ramberg terrasse 17
Line Kristin Johnson	line.kristin.johnson@siv.no	Abraham Berges vei 11
Nina Larsen	nina.larsen60@hotmail.com	Munkerekkveien 52
Svenn Arne Heum		
Kjetil Nilsen	kjetil.nilsen.61@hotmail.com	Munkerekkveien 74
Kjell Grimmer	kjegrimm@online.no	Ramberg terrasse 21G
Kjell Alpers	kjalpers@gmail.com	Ramberg terrasse 21E
Dag Hopen	dag.hopen@siv.no	Ramberg terrasse 25D
Pål Morten Hopen	pmhopen@gmail.com	Munkerekkveien 26
Liv Hallenstvedt	livhallenstvedt@gmail.com	Stalsbergveien 17
Morten Gjersøe	mgjersoe@online.no	Abraham Berges vei
Vidar Bjønnes	vbjonnes@online.no	Munkerekkveien 30
Merete Hallenstvet	merete.hallenstvet@gmail.com	Ramberg terrasse 50

Forslag på
åpne mer 14/12
Ø.

NY FASTLANDSFORBINDELSE

Følgende ting er viktig og prioritere for en ny fremtidig FASTLANDSFORBINDELSE.

1. Forbruke minst mulig areal over bakken.
2. Korteste vei mellom Frogner og Kjelle krysset.
3. Ikke ødelegge næringsområdet på Korten med mere vei.
4. Ikke berøre fredede områder.
5. Av og påkjørsel ved Kaldnes.
6. Viktig og ta vare på kjøpekraft til sentrum uten gjennomgangs trafikk over bakken.
7. Viktig og komme nær fremtidig jernbanestasjon under bakken.
8. Viktig og komme til nye parkeringsplasser under byen.
9. Viktig med løsning som forurensning kan renses før den kommer ut i naturen.

Dette vil løses best med tunell fra Frogner, under Byfjorden, Slottsfjellet opp over bakken etter å ha passert Olav Trygvasons gt. videre på utvidet Farmandsvei mot Kjelle.

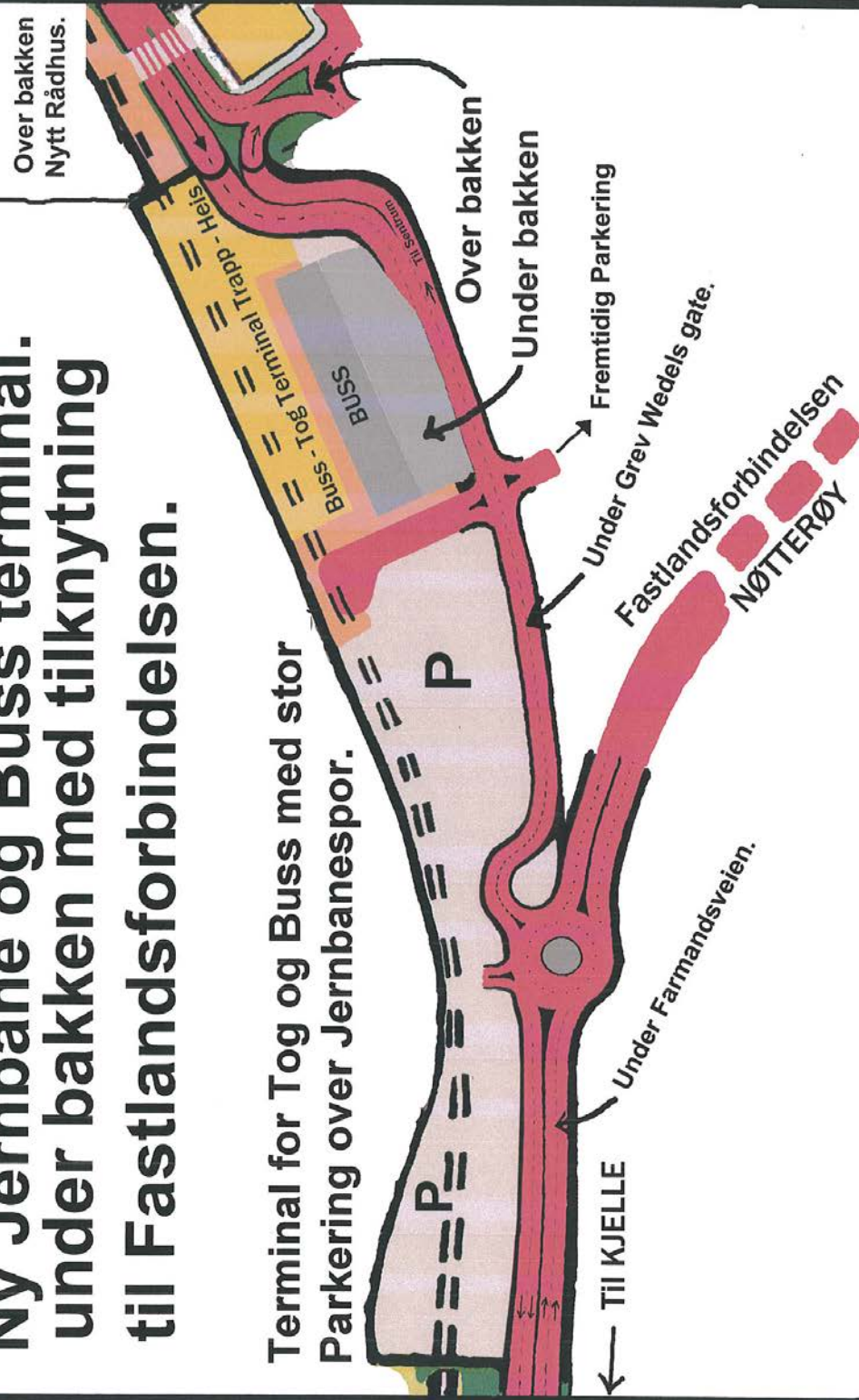
Det er viktig og velge en god fremtidig løsning.
Ikke velge løsning for prisens skyld.

Reidulf Stenbakk

Ide Forslag. TØNSBERG

Ny Jernbane og Buss terminal. under bakken med tilknytning til Fastlandsforbindelsen.

Terminal for Tog og Buss med stor
Parkering over Jernbanespor.



Reidulf Stenbakk

KJELLE

FASTLANDSFORBINDELSEN

Kjelle - Nøtterøy

Forslag.

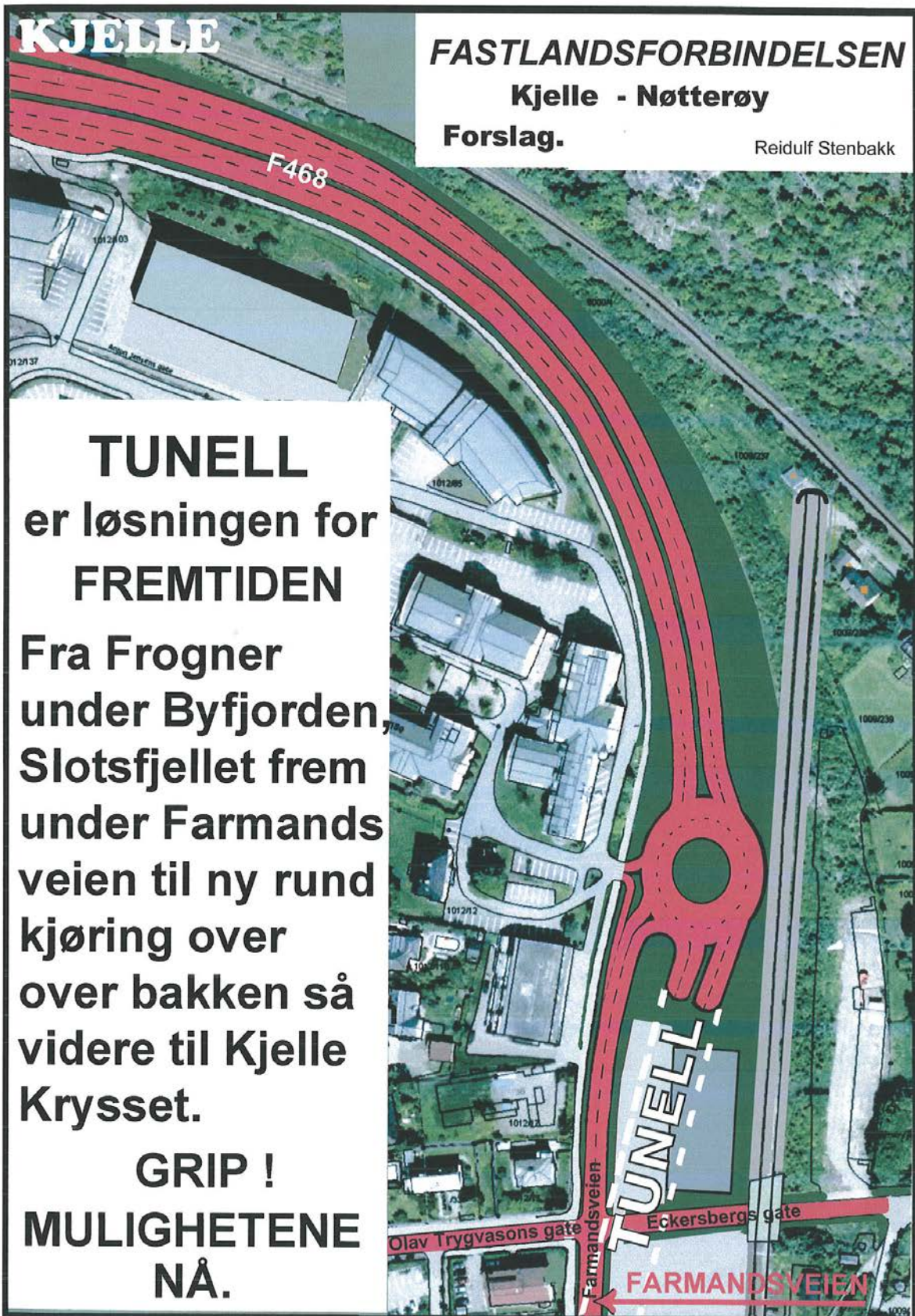
Reidulf Stenbakk

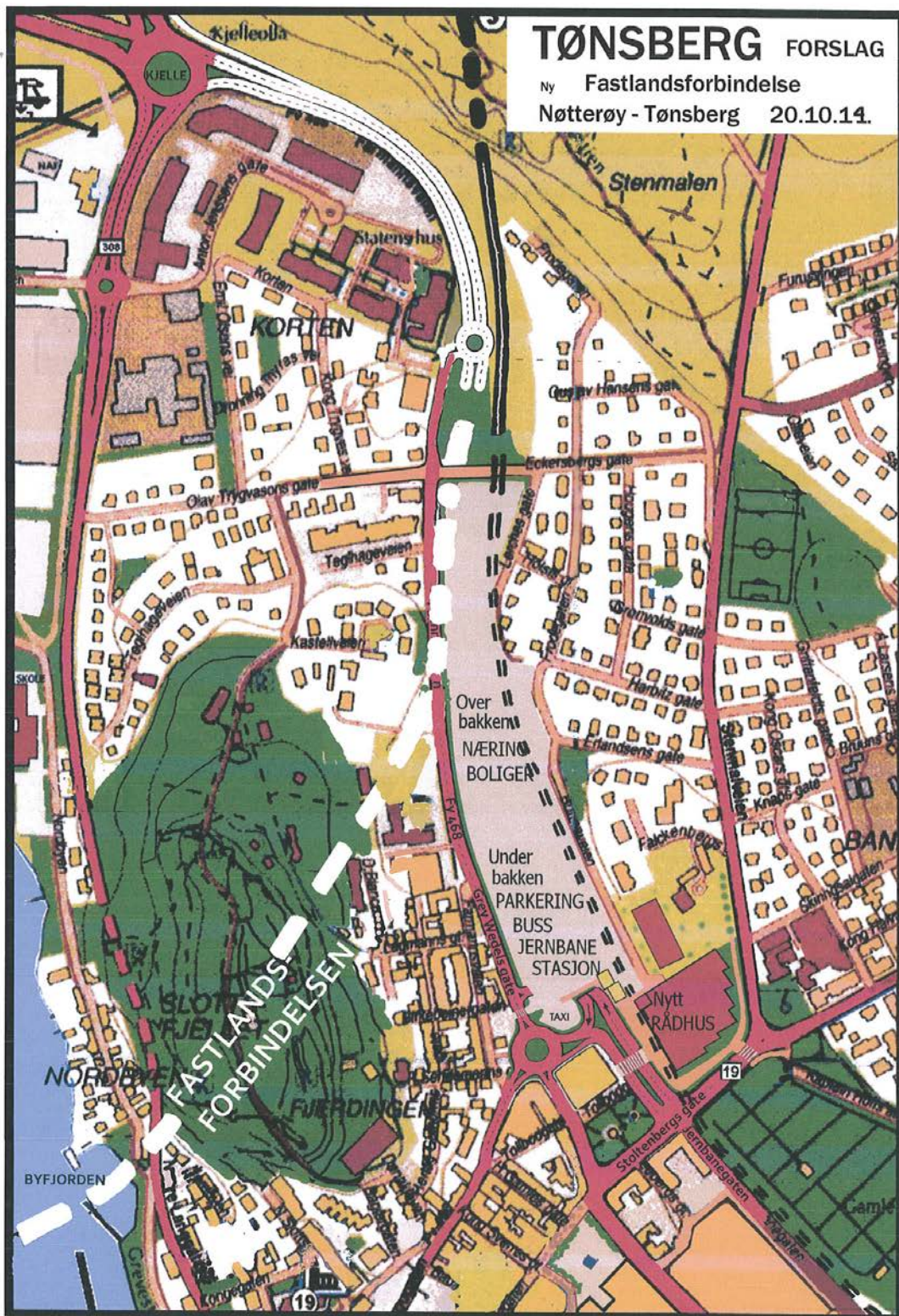
TUNELL

**er løsningen for
FREMTIDEN**

**Fra Frogner
under Byfjorden,
Slotsfjellet frem
under Farmands
veien til ny rund
kjøring over
over bakken så
videre til Kjelle
Krysset.**

**GRIP !
MULIGHETENE
NÅ.**





Nytt
Stasjonsområde.
Reidulf Stenbakk

Ny JERNBANE STASJON - BUSS STASJON - PARKERING under bakken.
Nye NØRINGS AREAL - FORETNINGER - KONTOR - BOLIGER i toppetasjene

