

Kanalbredden - oppsummering og kommentarer til uttalelsene

Planarbeidet ble varslet i brev 16.05.24 og kunngjort i Tønsbergs blad 16.05.24. Frist for uttalelser var 14.06.24. I tillegg ble det den 27.08.24 sendt et supplerende varsel til flere lag og foreninger med virksomhet og interessefelt i tilknytning til Kanalen.

Det kom inn følgende uttalelser:

Offentlige myndigheter

NVE	23.05.24
Statens vegvesen	13.06.24
Vestfold fylkeskommune	14.06.24
Statsforvalteren	14.06.24

Interesseorganisasjoner/foreninger og andre instanser

LEDE	07.06.24
------	----------

Grunneiere og andre rettighetshavere

Det er ikke mottatt uttalelser fra grunneiere eller andre rettighetshavere.

Oppsummering og kommentarer til uttalelsene:

- NVE (23.05.24)

Viser til Pbl. § 28 – 1 som fastsetter at grunn bare kan bebygges dersom det er tilstrekkelig sikkerhet mot fare jf. også TEK17. På reguleringsplannivå skal tilstrekkelig sikkerhet ivaretas gjennom planløsningen, og bruk av virkemidler som arealformål, hensynssoner og bestemmelser.

Planområdet ligger delvis innenfor et område hvor det kan være fare for flom, jf. NVEs kartbaserte veiledning for reguleringsplaner. I Kartbasert veiledning for reguleringsplan vises det at planområdet ligger i et område hvor det kan være marin leire i grunnen. Fare for områdeskred må være avklart ved offentlig ettersyn.

Reguleringsplanen må vise hvordan overvann skal håndteres uten at det fører til negative konsekvenser for grunnvann, overflateavrenning, bekker, elver og innsjøer. Vi anbefaler at det brukes naturbaserte løsninger for å håndtere overvannet, jf. «Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning».

Kommentar: De nevnte temaene knyttet til sikker byggegrunn (områdestabilitet og springflo mv.) er utredet, og det er tatt inn i bestemmelser om laveste kotehøyder (se planbeskrivelsen kap. 7.8.6). Løsninger for håndtering av overvann mv. inngår i den kommunaltekniske planen.

- Statens vegvesen (13.06.24)

Jf. 0 - vekstmålet må det planlegges for redusert behov for transport, ved å innføre parkeringsrestriksjoner, etablere gode løsninger for gående og syklende, samt kollektivtrafikk der folk ferdes. Det er viktig at veksten i persontrafikk blir tatt med gange, sykkel eller eksisterende kollektivtilbud.

Det bør planlegges for at myke trafikanter kan bevege seg fritt gjennom området, samt at det åpnes for fri langsgående ferdsel langs kanalbredden. Videre kan det være nødvendig med ekstra trafikksikkerhetstiltak for å oppnå trygge løsninger for myke trafikanter.

Det må være tilfredsstillende kapasitet på vegnettet, og trafikksikker adkomst for kjørende og myke trafikanter. Det er i dag kapasitetsutfordringer ved krysset i kanalen, og det anbefales at utbyggingen ses i sammenheng med ny fastlandsforbindelse. Det forutsettes utredninger som viser utbyggingens konsekvenser for vegnettet.

For å sikre at nødvendige tiltak gjennomføres, bør det vurderes rekkefølgekrav. Rekkefølgekravene må sikre tilfredsstillende kapasitet på vegnettet, samt nødvendig trafiksikkerhet for både kjørende og myke trafikanter. Rekkefølgekrav bør også vurderes for tiltak utenfor planområdet.

Kommentar: Nullvekstmålet er lagt til grunn for utviklingen av planområdet. Det er lagt strengere parkeringsdekning for bil, enn det er lagt opp til i nylig vedtatt KPA. Det settes av generøst med parkeringsplasser for sykkel, og de aller fleste leilighetene vil ha klart kortere og enklere vei til sykkelparkering, eller rett ut på en gangakse mot sentrum eller kollektivtrafikk, enn til bilparkeringsplass i kjelleranlegg.

Det åpnes for fri ferdsel både langs kanalen og i tverrgående akser, som også knytter bakenforliggende bebyggelse inn på et enklere og raskere gangnett mot kanalen og sentrum. Eksisterende gang- og sykkelvei i Solveien foreslås utvidet, jf. ønske fra Fylkeskommunen.

Det er utført kapasitetsberegninger på overordnet veisystem hvor også ny fastlandsforbindelse inngår. Aktuelle utbyggingsprosjekter i området som er lagt inn i modellen er nærmere avklart med kommunen. I tillegg er det utarbeidet en mobilitetsplan, hvor det er foreslått tiltak for å nå 0 – vekstmålet og redusert bilbruk. Flere av disse tiltakene er innarbeidet i planforslaget.

Det er ikke vurdert som nødvendig med rekkefølgekrav knyttet til trafikktiltak utenfor planområdet, da planområdet ikke er beregnet å medføre mer trafikk enn rundkjøringens tåleevne. En utvidelse av kapasiteten i dette området vil også kunne virke imot 0 – vekstmålet.

- Vestfold fylkeskommune (14.06.24)

Hovedgrepet i Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) sier at hovedvekten av all vekst i Vestfold skal skje som fortetting og transformasjon i eksisterende byer og tettsteder. Prosjektet Kanalbreen bidrar til å sikre ønsket utvikling. Funksjonsblanding for å oppnå levende byer og tettsteder er også del av hovedgrepet i RPBA.

Utbyggingsområdet fremstår som nokså massivt. Nedtrappingen mot kanalen kommer ikke tydelig fram av illustrasjonene i planinitiativet. Kommuneplanen og Kystsoneplanen for Vestfold gir føringer for nye tiltak langs sjøen. Dersom byggegrensen mot sjø utfordres, må det sikres god kvalitet for allmennheten.

Understreker betydningen av kvalitet i uterommene, både for allmennheten og private beboere. Sjøfronten i planområdet er nordøstvendt, en utfordring med tanke på sollys når uterom på bakkeplan skal sikres tilstrekkelig kvalitet. Vurdering av konsekvensene av tiltaket for omgivelsene vil være et viktig beslutningsgrunnlag.

Sammenhengende sjøfront og forbindelseslinje fra Færder videregående skole til Kaldnes, er positivt med tanke på allmennhetens tilgang til sjøen og gode sammenhenger for gående og syklende. Prosjektet vil knytte området vest for Teie hovedgård tettere på både kanalen og sentrum.

Ber om at barn og unges arealinteresser beskrives og vurderes. Lekearealer og andre utearealer for barn og unge skal merkes på plankartet, og reguleringsbestemmelsene skal inneholde krav om arealstørrelse, funksjon, kvalitet og opparbeidelse. Relevante funksjonskrav i kommuneplanens bestemmelser skal innarbeides i planen. Det må også utarbeides sol/skyggediagram, som viser lekearealene mellom kl. 10 - 17 ved jevn døgnet.

Langs fylkesveien er det et smalt tilbud til myke trafikanter. I den interkommunale kommunedelplanen for gange, sykkel og kollektiv er sykkelvei med fortau definert som en god løsning for å få prioritert myke trafikanter langs Fv. 3098 Kaldnesgaten. Krav om etablering av løsning for myke trafikanter må innarbeides i rekkefølgebestemmelser knyttet til første brukstillatelse. Ber om dialog fram mot offentlig ettersyn av planen.

Planområdet har eiendomsgrense til fylkeskommunens eiendom gbnr. 1003/316 og Færder videregående skole. Utbygging kan påvirke skolens virksomhet både i utbyggingsfasen og etter ferdigstillelse. Ber om at forholdet til skolens drift ivaretas i planarbeidet, og at det velges konsept og løsninger som i minst mulig

grad fører til negative konsekvenser for den videregående skolen. Ber om dialog fram mot offentlig ettersyn av planen.

Det må vurderes om planen kan påvirke kulturminner/miljø i et influensområde. Vi presiserer at området ikke ligger innenfor eller grenser til kulturmiljø av regional/nasjonal verdi, og at vi antar at det innenfor planområdet først og fremst vil kunne finnes kulturminner med lokal verdi som det er kommunens ansvar å følge opp. Det er bra at man skal utarbeide perspektiver for å vise nær- og fjernvirkning, slik at vi kan vurdere om tiltaket påvirker forholdet mellom Teie hovedgård eller Teie Ubåtstasjon og Tønsberg by.

Fylkeskommunen er ikke kjent med at det er automatisk freda kulturminner innenfor området. Varselet er oversendt Norsk maritimt museum, som anser at det ikke finnes potensial for automatisk freda fartøy.

Kommentar: Som det vises til i RPBA, så er det viktig at fortetting skjer innenfor eksisterende byområder. God utnyttelse av transformasjon sparer behov for nedbygging av grønne arealer. Vi mener at det er viktig og riktig at en så sentral tomt i Tønsberg har en høy utnyttelse, og at planforslaget viser dette samtidig som at god bokvalitet og gode utendørsarealer opprettholdes.

Bebyggelsens høyde varierer fra 3 til 7 etasjer, hvor den laveste bebyggelsen er plassert mot Kanalen og Solveien. Videre er bebyggelsen trappet ned mot Scanrope nord og Færder vgs. I utformingen av planene er det lagt stor vekt på etablering av en forbindelseslinje/kanalpromenade fra Færder videregående skole til Kaldnes. Kanalpromenaden blir en del av en større offentlig park (o_PA), som etableres på kanalsiden av bebyggelsen. Bebyggelsen er plassert i noe forskjellig avstand fra Kanalen, for å få en variasjon i opplevelsesforløpet langs kanalen. Dette gir en rytme i uterommene sammen med de tverrgående aksene, som møter kanalen og skaper rom for både intime og større arealer til ulik bruk.

Avstand mellom bebyggelse og sjø er på mellom 12 og 52 meter. En variasjon mellom større, frodige arealer og mer intime plasser gir opplevelse og underbygger ulike karakterer langs promenaden for alle brukere. Forskyvningen i bygningsstrukturen, sammen med trær og vegetasjon bidrar også til å skjerme for vind og skaper lune, værbeskyttede soner til opphold og aktivitet gjennom hele året. En rett byggegrense mot sjø er forsøkt unngått. Se mer utfyllende om byggegrense mot sjø i vedlegget Promenadeforløpet, samt i planbeskrivelsens kapittel 6.2.2 og 6.8.3

Barn og unges interesser er beskrevet og vurdert i planbeskrivelsen kapittel 6.8 og 7.2. Felles utearealer er avsatt på plankart. For å kunne optimalisere plassering i detaljprosjektering er ikke hver enkelt nærlekeplass tegnet inn på plankart, men det er sikret i bestemmelser at det skal etableres i hvert kvartal. Krav til arealstørrelse, funksjon, kvalitet og opparbeidelse av lek og uteopphold er sikret i bestemmelser. Sol- og skyggeforhold er vist i egne diagrammer.

Det er i planforslaget lagt opp til en utvidelse av gang- og sykkelveien med egen sykkelbane i Solveien. Opparbeidelse er sikret i rekkefølgebestemmelsene, samt at Fylkeskommunen skal få detaljert byggeplan til godkjenning.

Det har vært dialog med Færder videregående skole. Det er bedt om møte med Fylkeskommunen for gjennomgang av trafikkutredningen og utvidelse av gang- og sykkelveien. Henvendelsen er ikke besvart tross flere henvendelser. Det vises for øvrig til vedlagte illustrasjonshefte, hvor det er redegjort nærmere om stedsforankring og formingsprinsipper.

Vurdering av nær- og fjernvirkning inngår i en egen temarapport utarbeidet av ODEL. Slik det fremgår av konklusjonen, anses ikke tiltaket å være i konflikt med kulturminner/miljø i influensområdet. Se også stedsanalyse utarbeidet av Spir arkitekter.

- Statsforvalteren (14.06.24)

Viser til Pbl. § 1 – 8 1. ledd (100 – metersbeltet) og Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen. Anbefaler sterkt at bebyggelsen trekkes lenger vekk fra sjøen, og at det anlegges et grøntområde i forkant av denne. Området langs Kanalen er i stor grad preget av brygger, og det ville være et positivt grep å få inn større grøntområder når nye områder skal transformeres.

Grøntområder langs strandkanten er positivt for naturmangfold og bidrar til å redusere avrenningen fra planområdet. Kanalen har dårlig økologisk og kjemisk tilstand. Vi viser til vannforskriften § 4. Det må sikres at tiltak innenfor planområdet ikke kan ha negativ innvirkning på tilstanden i Kanalen, inkludert i anleggsfasen. Uavhengig av plasseringen av bebyggelsen må det sikres gode løsninger for håndtering av overvann.

I Grunnforurensningsdatabasen er det ikke registrert grunnforurensning innenfor planområdet. Det må antas at grunnen kan være forurenset, og det må gjennomføres miljøtekniske undersøkelser og risikovurdering. Det må gjøres tiltak for å sikre helse og miljø dersom grunnen viser seg å være forurenset.

Minner om at reguleringsplaner i medhold av plan- og bygningsloven § 3–1, skal «fremme samfunnssikkerhet ved å forebygge risiko for tap av liv, skade på helse, miljø og viktig infrastruktur, materielle verdier mv.». Videre viser vi til plan- og bygningslovens krav til planbeskrivelse og risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Kartløsningen *NVE Atlas* viser at deler av planområdet omfattes av aktsomhetskart for flom og kvikkleire og faresonekart for kvikkleireskred. Grunnforhold, områdestabilitet og flom må utredes og ivaretas i planforslaget.

Det må tas hensyn til forventede fremtidige klimaendringer gjennom klimatilpasning av planer for utbygging, se *Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)*. Denne viser til at ved planlegging av nye områder for utbygging, fortetting eller transformasjon, skal det vurderes hvordan hensynet til klima i endring kan sikres. Overvannshåndtering må utredes og omtales når saken kommer på offentlig ettersyn.

Konsekvensene for landskapet må belyses, og landskapseffekten synliggjort gjennom gode og relevante illustrasjoner. Planforslaget må ta særlig hensyn til landskapsvirkningen av planlagt bebyggelse, og byggehøyder må vurderes opp mot hensynet til ivaretagelse av landskapet i strandsonen.

Deler av planområdet ligger innenfor gul og rød støysone. Vi forutsetter at Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021) legges til grunn for planarbeidet, og at hensynet til støy blir tilfredsstillende utredet og ivaretatt i henhold til retningslinjen. Støy i anleggsfasen må også ivaretas. Vi minner også om at Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520/2012) må legges til grunn i planleggingen.

Vi er ikke kjent med at det er naturverdier av nasjonal eller vesentlig regional interesse innenfor planområdet. Området ble NiN-kartlagt i 2020, og det ble ikke gjort noen funn i dette området. Vi minner samtidig om at naturmangfoldloven §§ 8-12 må legges til grunn for planarbeidet, jf. § 7. Dersom man i forbindelse med planarbeidet skulle finne naturverdier av nasjonal interesse, jf. rundskriv T-2/16, må dette ivaretas i planarbeidet.

Kommentar: Det foreslås etablert en offentlig kanalpromenade langs kanalen. Den planlegges å både være grønn og frodig, og en urban aktivitetsakse med tilbud tilpasset variert alder og årstid. Promenaden varierer i bredde mellom 12 – 52 meter, noe som er med på å skape varierte rom for opphold og aktivitet, samt en nærhet til kanalen med forskjellig tilnærming og nedtrapping mot sjø. Forskyvningen i bygningsstrukturen, sammen med trær og vegetasjon bidrar også til å skjerme for vind og skaper lune, værbeskyttede soner til opphold og aktivitet gjennom hele året.

Dagens massive betongkonstruksjon med kaianlegg, utfordrer det å rendyrke grønt og vegetasjon langs hele kanalen. Det vil være komplisert og lite ønskelig i et klimaperspektiv å fjerne konstruksjonen, og kombinasjonen av breiere og frodigere rom og mer urbane strekk vurderes som både hensiktsmessig og attraktivt. Se for øvrig kommentar til Vestfold Fylkeskommunes merknad, vedleggene Promenadeforløpet og i notatet om Miljø- og klimakonsekvenser, samt i planbeskrivelsens kapittel 6.2.2 og 6.8.3

Temaene forurensning i grunnen (se kapittel 7.8.3), områdestabilitet (se kapittel 7.8.2), støy (se kapittel 7.8.1), luftforurensning (se kapittel 7.8.4), biologisk mangfold (se kapittel 7.3) og springflo/flom (se kapittel 7.8.6) er utredet og ivaretatt i planforslaget. Overvannshåndtering inngår i den kommunaltekniske planen. Se kapittel 7.7 for klima og miljø og 7.8 for risiko og sårbarhet.

Vurdering av nær- og fjernvirkning inngår i en egen temarapport (ODEL). Slik det fremgår av konklusjonen, anses ikke tiltaket til å være i konflikt med kulturminner/miljø i influensområdet. Promenadevandringen vil få et variert forløp langs kanalen, med en rytme i uterommene, hvor eksisterende elementer gjenbrukes og fungerer som oppholdselementer, lek eller lignende i nærmiljøanlegget og skaper karakter og historisk forankring. Se også stedsanalyse utarbeidet av Spir arkitekter.

- LEDE (07.06.24)

LEDE har to nettstasjoner inne på området og høyspenttrase gjennom området. Behov og kapasitet for omlegging av traseer og nye nettstasjoner må vurderes. Uttalelsen er vedlagt kart.

Kommentar: Med henvisning til erfaringene fra utbyggingen av Teieparken, er det antatt behov for 3 – 4 nettstasjoner. Aktuell lokalisering vil være både i bebyggelsen og ute. Endelig effekt behov er ikke kjent, så endelig plassering er forutsatt å skje i forbindelse med rammesøknaden.