



Saksbehandler:
Anna Holt, telefon: 905 34 602
Arealplan

Detaljregulering for Kanalbredden (Scanrope) - planID 3905 20240233 - første gangs behandling

Utvalg	Møtedato	Type	Saksnummer
Eldreråd	01.06.2026	PS	032/26
Råd for personer med funksjonsnedsettelse	01.06.2026	PS	039/26
Klima- og miljøutvalget	01.06.2026	PS	028/26
Ungdomsrådet	01.06.2026	PS	034/26
Utvalg for plan og bygg	05.06.2026	PS	054/26

Kommunedirektørens innstilling

Tønsberg kommune fremmer ikke forslag til detaljregulering av Kanalbredden (Scanrope), PlanID 3905 20240233.

01.06.2026 Eldreråd:

Møtebehandling:

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

ELDR - 032/26 Vedtak:

Tønsberg kommune fremmer ikke forslag til detaljregulering av Kanalbredden (Scanrope), PlanID 3905 20240233.

01.06.2026 Råd for personer med funksjonsnedsettelse:

Møtebehandling:

Universell utforming , foreslått av Kjersti Jeanette Thoresen,
Om eller når planen går videre fra utvalgene ønsker vi i rådet for personer med funksjonsnedsettelse å minne om at kravene til universell utforming følges, både inne og ute. Dette sett opp mot CRPD. I tillegg til rullevennlig veier for bevegelseshemmede og ledelinjer for synshemmede, anbefales det at all nybeplantning er allergivennlig.

Tilleggsforslag fra Thoresen ble enstemmig vedtatt.

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

RPFN - 039/26 Vedtak:

Om eller når planen går videre fra utvalgene ønsker vi i rådet for personer med funksjonsnedsettelse å minne om at kravene til universell utforming følges, både inne og ute. Dette sett opp mot CRPD. I tillegg til rullevennlig veier for bevegelseshemmede og ledelinjer for synshemmede, anbefales det at all nybeplantning er allergivennlig.

Tønsberg kommune fremmer ikke forslag til detaljregulering av Kanalbredden (Scanrope), PlanID 3905 20240233.

01.06.2026 Klima- og miljøutvalget:

Møtebehandling:

Representanten Olsen-Nauen meldte seg inhabil i saken, jf. forvaltningsloven § 6, bokstav e), andre ledd. Ved avstemning ble hun enstemmig erklært inhabil. Olsen-Nauen forlot derfor møtet under behandlingen.

Kommunedirektørens innstilling enstemmig vedtatt.

KLIMA - 028/26 Vedtak:

Tønsberg kommune fremmer ikke forslag til detaljregulering av Kanalbredden (Scanrope), PlanID 3905 20240233.

01.06.2026 Ungdomsrådet:

Møtebehandling:

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

UNG - 034/26 Vedtak:

Tønsberg kommune fremmer ikke forslag til detaljregulering av Kanalbredden (Scanrope), PlanID 3905 20240233.

05.06.2026 Utvalg for plan og bygg:

Møtebehandling:

Alternativ innstilling, foreslått av Pernille Lillevik Skovly, Høyre

Tønsberg kommune fremmer forslag til detaljregulering av Kanalbredden (Scanrope), PlanID 3905 20240241, datert 27.03.2026.

Som følge av planforslaget vil overlappende deler av reguleringsplan for Gang- og sykkelvei langs Banebakken, Solveien og Kaldnesgaten, PlanID 3905 65203, bli opphevet.

Fram mot sluttbehandling vil kommunen særlig vurdere:

- Krav til utforming av kanalpromenaden (o_PA) sett i sammenheng med supplerende medvirkningsopplegg for barn og unge
- Krav til kvalitet og funksjon for kaikonstruksjon som skal overtas av kommunen
- Kapasitet på gangbrua og eventuelt rekkefølgekrav knyttet til utvidelse av denne
- Kommunaltekniske forhold, herunder overvannsberegninger, forhold knyttet til oppgradering av pumpestasjon og kjøreadkomst til kanalpromenaden/løsninger for varelevering og renovasjon for næringslokaler.

Tillegg til alternativ innstilling, foreslått av Pernille Lillevik Skovly, Høyre

- Økning av minimumsareal for innendørs fellesarealer
- Å øke minimumsavstand mellom kaikant og nybygg der denne er foreslått til under 13 meter

Alternativt forslag fra Skovly (H) ble satt opp mot kommunedirektørens innstilling. Alternativt forslag ble vedtatt mot 2 stemmer (R og V).

Tillegg til alternativt forslag fra Skovly (H) ble enstemmig vedtatt.

UPB - 054/26 Vedtak:

Tønsberg kommune fremmer forslag til detaljregulering av Kanalbredden (Scanrope), PlanID 3905 20240241, datert 27.03.2026.

Som følge av planforslaget vil overlappende deler av reguleringsplan for Gang- og sykkelvei langs Banebakken, Solveien og Kaldnesgaten, PlanID 3905 65203, bli opphevet.

Fram mot sluttbehandling vil kommunen særlig vurdere:

- Krav til utforming av kanalpromenaden (o_PA) sett i sammenheng med supplerende medvirkningsopplegg for barn og unge
- Krav til kvalitet og funksjon for kaikonstruksjon som skal overtas av kommunen
- Kapasitet på gangbrua og eventuelt rekkefølgekrav knyttet til utvidelse av denne
- Kommunaltekniske forhold, herunder overvannsberegninger, forhold knyttet til oppgradering av pumpestasjon og kjøreadkomst til kanalpromenaden/løsninger for varelevering og renovasjon for næringslokaler.
- Økning av minimumsareal for innendørs fellesarealer
- Å øke minimumsavstand mellom kaikant og nybygg der denne er foreslått til under 13 meter

Sammendrag

Forslag til detaljregulering for Kanalbredden (Scanrope) er fremmet av Spir Arkitekter AS på vegne av Kanalbredden AS. Planforslaget omfatter transformasjon av en tidligere industritomt på sørsiden av Kanalen i Tønsberg, mellom Kaldnes og Færder videregående skole. Planområdet er på om lag 50 dekar, hvorav selve tomtearealet utgjør ca. 40 dekar. Området har tidligere vært benyttet til industriell virksomhet og rommet Scanrope (tidligere Tønsberg reperbane), som ble lagt ned i 2018. Siden da har eiendommen i hovedsak stått ubrukt og avstengt.

Planforslaget legger til rette for omforming av området til bymessig bebyggelse med hovedvekt på boligformål, samt noe næring og tjenesteyting ut mot offentlige arealer. Samlet bebyggelse utgjør om lag 64 000 m² BRA, inkludert parkeringskjellere og boder, og det er planlagt ca. 510 boenheter. Et sentralt formål med planen er å åpne det tidligere lukkede industriområdet for allmennheten og knytte området tettere til byen, blant annet gjennom etablering av en offentlig tilgjengelig kanalpromenade og gode forbindelser mellom Solveien, Kanalen og tilgrensende by- og turområder.

Bakgrunnen for planforslaget er endringer i kommuneplanens arealdel, der området nå er avsatt til kombinert bebyggelse og anleggsformål hvor det åpnes for boligbebyggelse, næringsvirksomhet og offentlig eller privat tjenesteyting. Planarbeidet bygger på tidligere utredninger, blant annet en sosiokulturell stedsanalyse og kommunens arbeid med «Kanalene som byrom», samt et parallelloppdrag der valgt løsning er videreført i reguleringsplanen. Plangrepet har som mål å utvikle området til et godt og tilgjengelig byområde med boliger av høy kvalitet, attraktive offentlige rom og gode forbindelser til omkringliggende områder. Samtidig legges det vekt på bærekraftig fortetting og på å ta vare på og synliggjøre stedets industrielle historie gjennom bevaring og gjenbruk av utvalgte elementer.

Det kom inn 5 innspill i forbindelse med varsel om planoppstart. Uttalelsene kom fra Statsforvalteren, Vestfold fylkeskommune, Statens vegvesen, NVE og Lede. Innspillene berørte særlig hensyn til strandsonen og landskap, funksjonsblanding, byggehøyder og volumtilpasning, barn og unges interesser, trafikk og mobilitet, grunnforhold og samfunnsikkerhet, klima- og miljøhensyn, behov for gode forbindelser og offentlig tilgjengelige uteområder langs Kanalen, samt krav til utredning og dokumentasjon. Kommunedirektøren vurderer at innspillene i hovedsak er godt fulgt opp og belyst. Merknadene er besvart og kommentert av forslagsstiller i eget skriv, og flere forhold er innarbeidet gjennom justeringer i plangrep, illustrasjoner, reguleringsbestemmelser og krav til utredninger. Der innspill ikke er fulgt opp fullt ut, er dette begrunnet med hensyn til helhetlig byutvikling, planens formål eller rammene for reguleringsplanarbeidet.

Planforslaget er konsekvensutredet i samsvar med forskrift om konsekvensutredninger. Krav om konsekvensutredning ble avklart i oppstartsmøte 30.04.2024, og det ble fastsatt at det ikke var behov for eget planprogram. Konsekvensutredningen omfatter temaene barn og unge, grunnforhold og områdestabilitet, grunnforurensning, transportbehov og mobilitet, samt energibruk, klimagassutslipp og klimatilpasning. Temaene er belyst gjennom fagrapporter og vurdert samlet i planbeskrivelsen.

Kommunedirektøren vurderer at planforslaget har svært mange sterke og gjennomarbeidede kvaliteter. Planens overordnede hovedgrep med oppløste kvartaler og tydelige tverrforbindelser vurderes som særlig vellykket, ved at området åpnes opp og kobles godt mot Kanalen og omkringliggende bystruktur. Etableringen av en sammenhengende kanalpromenade sikrer offentlig tilgjengelighet langs vannkanten og legger til rette for bruk av området som en integrert del av byens offentlige rom. Bebyggelsen er godt tilpasset terrenget gjennom bevisst bruk av nivåforskjeller og eksisterende betongdekker, noe som reduserer behovet for omfattende masseforflytning og bidrar til lavere klimaavtrykk. Prioriteringen av gående og syklende, med bilfri allmenning og gode forbindelser på tvers av planområdet, gjør området oversiktlig, trygt og godt egnet for daglig bruk uten bil.

Videre vurderes mobilitetsløsningene, grønnstrukturen og de blågrønne overvannsløsningene som godt utredet og gjennomgående sikret i reguleringsbestemmelsene. Det arkitektoniske uttrykket er helhetlig og stedstilpasset, med tydelige referanser til områdets industrielle historie og

bryggebebyggelsen langs Kanalen. Hensyn til kulturminner og kulturmiljø er grundig belyst, og viktige identitetsbærende elementer foreslås bevart og integrert i byrommene. Klimatilpasning, samfunnssikkerhet og håndtering av naturfare er tilfredsstillende vurdert gjennom utredning og ROS-analyse. Planforslaget legger godt til rette for barn og unges interesser gjennom varierte uteoppholdsarealer, lekearealer og offentlig tilgjengelige byrom. Planforslaget er også i god overensstemmelse med kommuneplanens langsiktige mål om fortetting, transformasjon og bærekraftig arealbruk i sentrumsnære områder, samt mulighetsstudien *Kanalen som byrom*.

Samtidig vurderer kommunedirektøren at planforslagets byggehøyder utfordrer vesentlige hensyn. En stor andel av den foreslåtte bebyggelsen overstiger høyder som er lagt til grunn i tilgrensende reguleringsplaner, og byggehøydene vurderes å gi uheldige landskapsmessige virkninger både i nær- og fjernvirkning. På grunn av planområdets eksponerte beliggenhet langs Kanalen og betydningen området har for den samlede bysilhuetten, legger kommunedirektøren i sin anbefaling her avgjørende vekt på denne ulempen. Høydene bør tilpasses etablerte rammer og helhetlig høydeprofil i området.

På denne bakgrunn konkluderer kommunedirektøren med at planforslaget samlet sett inneholder mange svært gode kvaliteter og representerer et solid utgangspunkt for videre utvikling, men at de foreslåtte byggehøydene ikke kan anbefales. Kommunedirektøren har derfor en negativ innstilling til å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn, og anbefaler at forslagsstiller reduserer byggehøyder i et revidert planforslag.

Vedlegg:

Kanalbredden Plankart 050526

Kanalbredden Reguleringsbestemmelser 290426

Kanalbredden Planbeskrivelse 290426

Kanalbredden EIERFORM kart 060526

Kanalbredden Fagrapport arkitektur Add arkitekter AS og Atsite AS 150424

Kanalbredden Promenadeforløpet Atsite AS 270326

Kanalbredden ROS-analyse Spir arkitekter 270326

Kanalbredden Kopi av uttalelser til forhåndsvarsel

Kanalbredden Oppsummering og kommentarer til uttalelsene 100326

Kanalbredden Stedsanalyse Spir arkitekter AS 240326

Kanalbredden Sosiokulturell stedsanalyse Léva Urban Design AS 260121

Kanalbredden Områdestabilitet Grunnteknikk AS 280322

Kanalbredden Geotekniske vurderinger Grunnteknikk AS 191224

Kanalbredden Tiltaksplan Grunnteknikk AS 061120

Kanalbredden Mobilitetsplan og trafikkanalyse Asplan Viak AS 180225

Kanalbredden Trafikknotat Rambøll AS 250424

Kanalbredden Kulturminner og kulturmiljø Odel Rådgivning AS 131124

Kanalbredden Kulturlandskap Odel AS 270326

Kanalbredden Trafikkstøy Akustikk - konsult AS 200226

Kanalbredden Naturmangfold Naturrestaurering AS 040524

Kanalbredden Spredningsberegninger luftkvalitet Norconsult AS 060525

Kanalbredden Miljø- og klimakonsekvenser Context AS og Spir arkitekter AS 280425

Kanalbredden Klimagassbudsjett CO2PILOT 080525

Kanalbredden Kommunalteknisk plan med vedlegg Envidan AS 280426

Kanalbredden Infiltrasjonskapasitet Asplan Viak AS 211124

Kanalbredden Energiressurser i avløpsvann Context AS 291025

Kanalbredden Vurdering av varmevekslere for gråvann Context AS 300425

Kanalbredden Vurdering av sirkulær løsning for avløpsvann Asplan Viak AS 211124

Kanalbredden Renovasjonskonsept Atsite AS 100225

Kanalbredden Detaljplan for vei Asplan Viak AS 280325

Kanalbredden Notat inkluderende boliger for alle livssituasjoner OBOS

1. Bakgrunn for saken

Spir Arkitekter AS fremmer på vegne av Kanalbredden AS forslag til detaljregulering av Kanalbredden (Scanrope). Hensikten med planen er å legge til rette for kombinert bebyggelse og anleggsformål med høy andel bolig samt promenade og byrom mot Kanalen. Planområdet er på totalt ca. 50 daa. og den ønskede utbyggingen vil gi et bruksareal (BRA) tilsvarende ca. 64 500 m², hvorav 48 500 m² bolig/næring. Det er lagt til grunn ca. 510 leiligheter.

Planoppstart ble varslet 16.05.2024.

Komplett planforslag ble mottatt 27.03.2026.

Kommunestyret har delegert beslutningen om å fremme forslag til regulering til Utvalg for plan og bygg (KST-sak 009/24). Dersom planforslaget blir fremmet, vil eventuell sluttbehandling bli foretatt av kommunestyret selv.

2. Faktagrunnlag

Kort beskrivelse av stedet

Planområdet ligger sentralt langs sør-siden av Kanalen i Tønsberg, mellom Kaldnes i nordvest og Færder videregående skole i sørøst. Området utgjør en tidligere industritomt der Tønsberg repperbane holdt til fram til virksomheten ble nedlagt i 2018. Det ligger i et bynært område med kort avstand til Tønsberg sentrum, og er omgitt av både bolig- og næringsbebyggelse samt etablerte ferdselsårer for gående, syklende og kollektivtrafikk. Terrenget faller svakt ned mot kanalen, og området er i dag preget av asfalterte og bebygde flater, med få grøntområder og ingen offentlig tilgjengelighet. Planområdet har en størrelse på ca. 50 daa. Forslagsstillers eiendom er ca. 40 daa.



Figur 1: Utsnitt av flyfoto som viser planområdets lokalisering (venstre), og planområdet sett fra Brygga.

Dagens bruk

Etter at virksomheten ved Scanrope ble lagt ned i 2018, står området tomt, og det foregår svært lite aktivitet på eiendommen. Industrihallene står fortsatt, men er i hovedsak tømt for maskiner og utstyr. Området er ikke tilgjengelig for allmennheten, og brukes verken til rekreasjon, ferdsel eller opphold. Det finnes ingen tilrettelegging for friluftsliv, og barn og unge bruker ikke området. Den eneste bruken i dag er teknisk infrastruktur som fortsatt ligger på eller gjennom tomten, blant annet spillvannsledninger og en pumpestasjon.

Planavgrensning

Planavgrensningen omfatter den tidligere industritomten til Scanrope med tilhørende eiendommer, deler av tilgrensende veigrunn langs Solveien/Kaldnesgaten samt sjøarealer i Kanalen. Avgrensningen rommer hovedtomten Banebakken 38 (gbnr. 1003/64) samt eiendommene gbnr. 1003/12, 1003/288, 1003/294 og 1003/317. I tillegg kommer et mindre restareal tilhørende gbnr. 1003/310.

Eiendomsforhold

Planområdet består av flere eiendommer som i hovedsak eies av Kanalbredden AS og Kanalbredden Tomt AS, begge underlagt Kanalbredden Holding AS. I tillegg inngår deler av tilgrensende veigrunn, eid av Vestfold fylkeskommune, et mindre sjøareal i Kanalen samt del av eiendom gbnr. 1003/310, som eies av Færderkvartalet AS.

Privatrettslige forhold

I planmaterialet fremgår det ingen privatrettslige forhold som vurderes å hindre eller komplisere gjennomføringen av planen. Det er ikke beskrevet servitutter, private avtaler, heftelser eller tredjepartsrettigheter som må avklares for at tiltakene skal kunne realiseres. Planområdet består i hovedsak av eiendommer som eies av Kanalbredden AS og Kanalbredden Tomt AS. Veigrunn og sjøareal tilhører offentlige aktører.

Støy

Planområdet ligger inntil Solveien, en av hovedinnsfartsårene til Tønsberg sentrum. Veien har en årssdøgntrafikk på om lag 6000 ÅDT (2022), og nyere beregninger antyder at trafikken kan være noe høyere enn tallene fra nasjonal vegdatabank (NVDB) viser. Dette medfører at deler av planområdet ligger innenfor både gul og rød støy-sone, slik disse er definert i kommunens støy-kartlegging.

Støybelastningen er hovedsakelig knyttet til vegtrafikkstøy fra Solveien, der områder nærmest veien har de høyeste nivåene. I dag finnes det ingen bebyggelse eller skjermingstiltak på tomten som reduserer støyutbredelsen. Planområdet er dermed eksponert for støy direkte fra vei, og eksisterende industrihaller (nå tomme) gir liten eller ingen skjermende effekt.

På sikt kan støybildet endres som følge av ny Nøtterøyforbindelse mellom Smørberg og Ramdal, som kan påvirke trafikkmengden langs Solveien og dermed støybelastningen i området. Hvordan dette utslaget blir, er per i dag ikke fastsatt.

Luftforurensning

I følge rapport fra Norconsult er det noen små områder med gul sone for svevestøv langs Solveien, inntil planområdet. Det konkluderes med at området er egnet for boligformål, men det bør legges vekt på lokale, avbøtende tiltak, både permanent og i anleggsperioden.

Grunnforhold

Det er gjennomført omfattende grunnundersøkelser i planområdet og i områdene rundt i flere omganger. Løsmassene består generelt av et om lag 2 meter tykt lag med fyllmasser over bløt og stedvis sensitiv leire/kvikkleire. Under leirmassene er det registrert morene, stedvis opptil ca. 30 meters mektighet før antatt fjell. Mot Kanalen er det påvist meget sensitiv og kompressibel leire fra ca. 4,5 meters dybde. Undersøkelser vest for tomta viser bløt leire, men ikke kvikkleire eller sprøbruddmasser. Planområdet ligger i randsonen til utløpsområdene for to kartlagte faresoner (Kaldnes i nord og Teieparken i sør), begge klassifisert med lav faregrad. Beregninger viser tilfredsstillende områdestabilitet i dagens situasjon.

Teknisk infrastruktur

Trafikk: Trafikken rundt planområdet domineres av Banebakken, Solveien/Kaldnesgaten og Kanalbrua som viktige forbindelser mellom Tønsberg sentrum og Nøtterøy. Tidligere tellinger viser rundt 7 300 ÅDT i Banebakken, mens både denne og Solveien antas å ha noe høyere faktisk trafikk enn det tallene hentet fra NVDB indikerer. I tillegg genererer nærliggende næringsarealer ved Kaldnes om lag 500 ÅDT, og ansatteparkeringen ved Færder videregående skole gir under 100 daglige bilturer.

Kanalbrua-rundkjøringen er det mest belastede punktet hvor over 80 % av trafikken kommer via Kanalbrua og Nøtterøveien. Typisk trafikkavvikling i ettermiddagsrushet viser betydelig forsinkelser

på Banebakken mot Kanalbrua i korte perioder. Det er også moderat forsinkelse på Kanalbrua sørgående mot rundkjøringen ved Banebakken. Morgenrushet viser mindre forsinkelse i Banebakken mot rundkjøringen enn det som er vist i ettermiddagsrushet.

Trafikksikkerhetsdata viser åtte registrerte ulykker i perioden 2014-2023 langs Banebakken/Solveien, inkludert tre fotgjengerulykker, uten et tydelig mønster.

Adkomst: Planområdet har i dag to adkomster fra det overordnede veinettet. Hovedadkomsten ligger i sør via Banebakken, hvor det allerede finnes en etablert rundkjøring som gir innkjøring til eiendommen. Den andre adkomsten ligger i nord via Kaldnesgaten, som fører inn til området fra Kaldnes-siden. Begge disse adkomstene er eksisterende og inngår i gjeldende reguleringsplaner for henholdsvis Færderkvartalet i sør og Scanrope Nord i nord.

Gange/syssel/kollektiv: Planområdet ligger nært viktige gang-, sykkel- og kollektivstrukturer, men selve tomten er en barriere, uten interne forbindelser eller direkte tilgjengelighet for myke trafikanter og kollektivreisende. Gang- og sykkelveibrua over kanalen gir kort og effektiv tilgjengelighet til bysentrum. Langs Kaldnesgaten/Solveien er det gang- og sykkelanlegg i begge retninger. Nærmeste bussholdeplasser ligger i Kaldnesgaten/Banebakken hvor rute 116A og 116B, med ruten Skallevold - Borgheim/Kaldnes trafikkerer med 10 minutters frekvens frem til ca. kl. 18, deretter 20 minutters frekvens frem til ca. kl. 24.

Sosial infrastruktur (skoler og barnehager): Planområdet sokner til Træleborg barneskole og Byskogen ungdomsskole. Vedtatt barnehage- og skolestrukturplan 2023 – 2035 har lagt utbygging av planområdet til grunn og beregningene viser at det er tilfredsstillende skolekapasitet i planperioden. Beregningene viser behov for å øke barnehagekapasiteten i sentrum mot slutten av planperioden. Dette er det tatt høyde for i barnehage- og skolestrukturplanens handlingsprogram.

Vann og avløp: Det finnes i dag et etablert VA-nett innenfor planområdet. På området står det en pumpestasjon for avløp som tilhører Tønsberg renseanlegg. Gjennom området krysser en 250 mm selvfallsledning av asbestsement for spillvann fra nord mot sør, liggende under dagens betongdekke. I tillegg finnes en 160 mm PE-pumpeledning for spillvann som ligger i sjøen delvis under den eksisterende bryggen. Sør i planområdet ligger det også en 250 mm selvfallsledning, en 250 mm pumpeledning for spillvann samt en 50 mm vannledning ned til pumpestasjonen. For overvann finnes en 1000 mm overvannsledning fra 2013 som leder overvann ut i kanalen ved Færder videregående skole (utenfor planområdet), og som antas å ta unna deler av overvannet fra nedbørsfeltet i sør. Eksisterende ledninger i området har god kapasitet på forbruksvann, brannvann og spillvann i området.

Kulturminner

Vestfold fylkeskommune har i uttalelse til varsel om oppstart uttalt at de ikke kjenner til automatisk fredede kulturminner innenfor området. Varselet er oversendt Norsk maritimt museum, som anser at området er for omrotet til at det finnes potensial for automatisk fredete fartøy.

Odel rådgivning har vurdert kulturminneverdier i planområdet basert på registreringer, fotodokumentasjon og befarung. I kulturminnebasen Miljøatlas er det markert ett arkeologisk minne, ett skipsfunn (skipsdel) som har vernestatus "uten vern". I tillegg er det markert én SEFRAK-registrert bygning, reperbanen (langbanen). Denne er oppgitt å være fra perioden 1775-1799, men er nå fjernet. Dagens infrastruktur i planområdet med bygninger, installasjoner og kaier er oppført etter 1960.

Kanalbredden ligger delvis mellom sikringssonene for Tønsberg middelalderby (kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse), og Teie bygrunn (automatisk fredet). Område Jarlsberg - Ilene ligger nord for Byfjorden, og er registrert som nasjonal svært verdifullt kulturlandskap.

3. Rettslig grunnlag

I denne saken skal utvalget ta stilling til om et privat planforslag skal fremmes eller ikke. Utvalget har stort politisk handlingsrom, men beslutningen må være basert på et forsvarlig skjønn innenfor rammene av plan- og bygningsloven. Utvalget kan legge vekt på alle forhold som gjelder bruk og vern av arealressurser i kommunen, jf. formålsbestemmelsen i plan- og bygningsloven. Vurderingen kan blant annet ta hensyn til statlige og regionale rammer og mål, kommunens overordnede planer, eller faktiske forhold i planområdet og planforslaget og skjønnsmessig/politisk vektlegging av disse.

Plan- og bygningsloven § 12–11 Behandling av private reguleringsplanforslag

4. Planstatus

Kommuneplanens arealdel

I kommuneplanens arealdel for Tønsberg (2023–2035) er planområdet avsatt til et kombinert arealformål for bebyggelse og anlegg, der det åpnes for boligbebyggelse, næringsvirksomhet og offentlig eller privat tjenesteyting. Planområdet ligger innenfor kommunens definerte sentrumsnære utviklingsområde, hvor det legges til rette for fortetting og transformasjon av eksisterende arealer i tråd med kommunens arealstrategi. Solveien er avsatt til vegformål.

Planområdet er omfattet av flere hensynssoner i kommuneplanens arealdel. Hele området ligger innenfor hensynssone H310, som angir fare for ras- og skred, og hvor det blant annet er registrert kvikkleireforekomster i nærområdet. I tillegg berører den sørlige delen av planområdet hensynssone H320, som gjelder flomfare, ettersom deler av arealet ligger lavt og kan påvirkes av stormflo. Videre gjelder kommuneplanens generelle byggegrense mot sjø på 30 meter, som også omfatter dette området, men som kan justeres gjennom reguleringsplan når hensynene vurderes ivaretatt.



Figur 2: Utsnitt av kommuneplanens arealdel 2023-2035 (venstre), og utsnitt av gjeldende reguleringsplaner i området (høyre)

Reguleringsplaner

Planområdet er i dag uregulert, men ligger i et område som er omgitt av flere vedtatte reguleringsplaner som danner viktige rammer for utforming av adkomst, tilknytning og arealbruk. Mot nord grenser planområdet til reguleringsplanen for Scanrope nord (PlanID 20160136), vedtatt 08.09.2021, som blant annet regulerer adkomst fra Kaldnesgaten og tekniske føringer for tilknytning til eksisterende infrastruktur. Mot sør berører planområdet reguleringsplanen for Færderkvartalet (PlanID 20150123), vedtatt 15.06.2022, hvor hovedadkomsten fra Banebakken allerede er regulert til offentlig vei. I vest grenser området til en eldre reguleringsplan for gang- og sykkelvei langs Banebakken, Solveien og Kaldnesgaten (PlanID 65203), vedtatt 07.12.1994. Mot sørøst berører planområdet reguleringsplanene for Færder videregående skole I og II (PlanID 65219 og PlanID 20100023), som omfatter skolebygg og tilhørende utearealer. Disse omkringliggende planene

påvirker både teknisk infrastruktur, trafikkløsninger og avgrensningen av det nye planområdet, og er dermed sentrale i vurderingen av hvordan Kanalbredden kan integreres i det eksisterende området.

Kanalen som byrom

«Kanalen som byrom» er et prosjekt som tar sikte på å styrke og videreutvikle Tønsbergkanalen som et sammenhengende, attraktivt og tilgjengelig byrom. Prosjektet omfatter hele kanalstrekningen og bygger på en mulighetsstudie som undersøker hvordan området kan få bedre kvalitet som offentlig rom, med fokus på rekreasjon, tilgjengelighet, aktivitet, byliv og grønne møteplasser.

Mulighetsstudien består av en felles idékatalog og en skissebok, hvor befolkningens innspill og landskapsarkitektfaglige råd er samlet og visualisert for å gi et bredt kunnskapsgrunnlag for videre arbeid. Prosjektet legger vekt på å skape forbindelser mellom vannkanten, bysentrum og omkringliggende nabolag, og på å tilrettelegge for aktivitet og opphold langs begge sider av kanalen.

Kommunestyret behandlet 14.04.2021 sak 049/21 om mulighetsstudien «Kanalen som byrom», og vedtok at studien skal brukes som kunnskapsgrunnlag for videre utvikling langs kanalen, samt at konseptet i studien skal legges til grunn for detaljprosjektering.

5. Merknader til varsel om planoppstart

Alle merknader er referert og kommentert av forslagsstiller i eget notat som ligger som vedlegg i saken.

Vestfold fylkeskommune (14.06.2024)

Regionale planer: Prosjektet Kanalbredden støtter opp under hovedgrepene i Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA), med fokus på fortetting og funksjonsblanding i byer og tettsteder. Fylkeskommunen understreker viktigheten av tilstrekkelig funksjonsblanding for å skape en levende bydel, og at funksjonene ikke bør konkurrere med Tønsberg sentrum. I planinitiativet fremstår det nye utbyggingsområdet som nokså massivt. Det må sikres god kvalitet i ny bebyggelse og uterom, med hensyn til solforhold, siktlinjer og tilpasning til omgivelser. Illustrasjonene bør tydelig vise nedtrapping mot kanalen. I videre planprosess forventes det at det arbeides med å sikre tilstrekkelig kvalitet i uterommene, både for allmennheten og private beboere. Dimensjoner på bebyggelse og uterom må vurderes nøye. Prosjektet gir positiv effekt for allmennhetens tilgang til sjøen og bedre forbindelser for gående og syklende. Avvik fra byggegrense mot sjø må vurderes nøye, og eventuelle tilpasninger må gi høy kvalitet tilbake til allmennheten. Kommuneplanens føringer og regional plan for kystsonen må følges.

Barn og unge: Fylkeskommunen ber om at barn og unges arealinteresser vurderes og beskrives i planarbeidet. Leke- og utearealer skal vises tydelig på plankartet, og reguleringsbestemmelsene må inneholde krav til størrelse, funksjon, kvalitet og opparbeidelse. Relevante krav fra kommuneplanen skal innarbeides, og det skal legges ved sol-/skyggediagram for lekearealene mellom kl. 10 og 17 i jevndøgn. Hensynet til barn og unge er forankret i plan- og bygningsloven, nasjonale retningslinjer og forvaltningsloven.

Samferdsel: Fylkeskommunen viser til at kjøreadkomsten til planområdet skal skje via krysset fv. 3098 Kaldnesgaten x Rambergveien, og at det må vurderes om kryssets utforming er tilpasset fremtidig trafikk. Langs fylkesveien er tilbudet til myke trafikanter mangelfullt, og det kreves at det etableres en løsning med sykkelvei og fortau, i tråd med interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv. Dette må sikres gjennom rekkefølgebestemmelser knyttet til første brukstillatelse. Eventuelle avvik fra vegnormalens krav må være avklart før offentlig ettersyn, og behandles av hovedutvalget for samferdsel.

Eiendom: Fylkeskommunen viser til at det varslede planområdet grenser til fylkeskommunens eiendom (gbnr. 1003/316) og Færder videregående skole. Utbygging kan påvirke skolens drift både under byggeperioden og etter ferdigstilling. Det er derfor viktig at planarbeidet tar hensyn til

skolens behov, og at det velges løsninger som i minst mulig grad medfører negative konsekvenser for skolens virksomhet. Ved utbyggingen av Færder videregående skole er planlagt en sammenhengende offentlig gang- og sykkelvei på sørvestsiden av kanalen, gjennom åpningen i skolebygget og videre via den nye Reperbanen. Fylkeskommunen ber om at dette byplangrepet videreføres i planarbeidet, slik at det etableres en sammenhengende forbindelse fra kanalbroa til gangbroa over kanalen. Fylkeskommunen ønsker generelt at alle forhold som berører deres eiendom avklares gjennom dialog før planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.

Kulturarv: Fylkeskommunen viser til referat fra oppstartsmøtet, hvor det fremgår at temaet kulturminner og kulturmiljø skal inngå i konsekvensutredningen. Det presiseres at området verken ligger innenfor eller grenser til kulturmiljøer med regional eller nasjonal verdi. Det antas at eventuelle kulturminner i området i hovedsak vil ha lokal verdi, og at det derfor er kommunen som har ansvar for å oppfølging av disse. Fylkeskommunen vurderer det som positivt at det skal utarbeides perspektivillustrasjoner som viser nær- og fjernvirkning slik at det kan gjøres en vurdering av om tiltaket påvirker forholdet mellom Teie hovedgård eller Teie ubåtstasjon og Tønsberg by. Fylkeskommunen er ikke kjent med at det finnes automatisk fredede kulturminner innenfor planområdet. Planvarselet er oversendt Norsk maritimt museum, som har vurdert området som så omrotet at det ikke anses å ha potensial for automatisk freda fartøy.

Det er i etterkant avklart med fylkeskommunen at kulturminner og kulturmiljø ikke skal inngå som et eget tema i konsekvensutredningen.

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark (14.06.2024)

Strandsonen og vannmiljø: Planarbeidet må ta særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og allmenne interesser i 100-metersbeltet langs sjøen, i tråd med plan- og bygningsloven § 1-8 og statlige planretningslinjer for strandsonen. Det er positivt at det planlegges bryggevandring og åpning for allmennheten, men det anbefales å trekke bebyggelsen lenger fra sjøen og etablere grøntområder i forkant. Dette vil gi bedre uterom, styrke naturmangfoldet og redusere avrenning. Kanalen har dårlig økologisk og kjemisk tilstand, og tiltak må ikke forringe vannmiljøet, heller ikke i anleggsfasen. Overvannshåndtering må sikres uavhengig av bebyggelsens plassering, og tiltakene må bidra til å oppfylle vannforskriftens krav om forbedring og gjenoppretting av vannforekomstenes økologiske og kjemiske tilstand.

Grunnforurensning: Det er ikke registrert grunnforurensning i planområdet, men det må likevel antas at grunnen kan være forurenset grunnet tidligere industriell bruk. Ved endret arealbruk må det gjennomføres miljøtekniske undersøkelser og risikovurdering. Det forventes at grunnforurensning utredes. Eventuell forurenset grunn skal vises som hensynssone i plankartet, og nødvendige tiltak må iverksettes for å sikre helse og miljø, i tråd med forurensningsforskriften kapittel 2.

Samfunnssikkerhet og beredskap: Planarbeidet må fremme samfunnssikkerhet i tråd med plan- og bygningsloven §§ 3-1, 4-2 og 4-3. Det kreves en grundig ROS-analyse basert på oppdatert veiledningsmateriell, som DSBs veileder og tilhørende sjekklistor. Analysen skal inneholde konkrete vurderinger av risiko, kilder og fagmiljøer, og nødvendige tiltak må beskrives og innarbeides i planbestemmelser. Områder med fare, risiko eller sårbarhet skal vises som hensynssoner. Det er ikke tillatt å utsette avklaringer om reell fare til byggesaken. Grunnforhold, områdestabilitet og flom må utredes og ivaretas i planforslaget. Planen må også ivareta hensynet til sikkerhet for stormflo.

Klimatilpasning: Planarbeidet må ta hensyn til forventede klimaendringer og følge statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning. Det skal vurderes hvordan klimatilpasning kan sikres ved utbygging, fortetting og transformasjon. ROS-analysen må inkludere vurderinger av klimaendringers effekter og konsekvenser for planområdet og tiltakene. Overvannshåndtering må utredes og vises i planforslaget ved offentlig ettersyn. Det bør legges vekt på helhetlige løsninger som ivaretar økosystemer og blågrønne strukturer. Naturbaserte løsninger som våtmarker, bekker, grønne tak og vegger bør prioriteres. Dersom andre løsninger velges, må det begrunnes hvorfor naturbaserte alternativer ikke er benyttet.

Landskap: Planarbeidet må ta særlig hensyn til 100-metersbeltet langs sjøen, i tråd med plan- og bygningsloven § 1-8. Planer skal bidra til å sikre kvaliteter i landskapet og vern av verdifulle landskap, jf. plan- og bygningsloven § 3-1 bokstav b. Gjennom Europarådets landskapskonvensjon har Norge forpliktet seg til å fremme vern, forvaltning og planlegging av landskap. Konsekvenser for landskapet må belyses gjennom relevante illustrasjoner, og byggehøyder må vurderes opp mot hensynet til landskapsverdier – særlig i strandsonen.

Støy og luftkvalitet: Deler av planområdet ligger innenfor gul og rød støyzone. Det forutsettes at Retningslinje T-1442/2021 for behandling av støy legges til grunn, og at støyforhold – også i anleggsfasen – utredes og ivaretas. I tillegg må Retningslinje T-1520/2012 for behandling av luftkvalitet følges i planarbeidet.

Naturmangfold: Statsforvalteren opplyser at det ikke er registrert naturverdier av nasjonal eller vesentlig regional interesse innenfor planområdet, basert på NiN-kartlegging fra 2020. Likevel må naturmangfoldloven §§ 8–12 legges til grunn for planarbeidet, jf. § 7. Dersom det i planprosessen avdekkes naturverdier av nasjonal interesse, skal disse ivaretas i tråd med rundskriv T-2/16.

Statens vegvesen (13.06.2024)

Statens vegvesen understreker viktigheten av helhetlig planlegging i tråd med nasjonale føringer, FNs bærekraftsmål og prinsipper for bærekraftig utvikling. Areal- og transportplanlegging må sees i sammenheng for å nå nullvekstmålet, med fokus på redusert transportbehov, parkeringsrestriksjoner og gode løsninger for gående, syklende og kollektivtrafikk. Trafikksikkerhet for alle trafikanter må vektlegges, og det bør planlegges for fri ferdsel langs kanalbredden og sikre løsninger for myke trafikanter. Utbyggingen må gi tilfredsstillende kapasitet på vegnettet og teknisk infrastruktur, og sees i sammenheng med ny fastlandsforbindelse. Trafikkutredninger og rekkefølgekrav bør sikre gjennomføring av nødvendige tiltak. Planleggingen må også ivareta beredskap, samfunnsikkerhet og risiko knyttet til transportsystemet, inkludert omkjøringsveger. Klima- og bærekraftige løsninger må prioriteres, særlig med tanke på flom- og overvannshåndtering, og nødvendige risikovurderinger må inngå i planarbeidet.

NVE (23.05.2024)

NVE understreker at utbygging må skje med tilstrekkelig sikkerhet mot naturfarer, i tråd med plan- og bygningsloven, TEK17 og relevante veiledere. Planområdet ligger delvis innenfor et område hvor det kan være fare for flom. Reell flomfare må avklares og tas hensyn til. Planområdet ligger i et område hvor det kan være marin leire i grunnen. Det må derfor avklares om det er kvikkleire i området. Det må også vurderes om det kan finnes marin leire høyere opp i terrenget slik at planområdet kan bli truffet av et skred som løsner derfra. Overvannshåndtering må planlegges grundig, med tilstrekkelige arealer og naturbaserte løsninger, for å unngå skade og sikre klimatilpasning. Planen må vise hvordan overvann håndteres uten negative konsekvenser for grunnvann og vassdrag. NVE anbefaler bruk av sine veiledere og kartbaserte verktøy i planarbeidet. Dersom planen berører NVEs fagområder, skal den sendes til NVE ved offentlig ettersyn, med tydelig dokumentasjon av hvordan relevante hensyn er vurdert og innarbeidet.

Lede (07.06.2024)

Nettselskapet har eksisterende elektriske anlegg i planområdet, og planarbeidet må ta hensyn til drift, adkomst og sikkerhet rundt disse. Det kan bli behov for nye nettstasjoner, og arealer må avsettes i tråd med tekniske krav. Tiltak som påvirker strømforsyningen må dekkes av utbygger. Det må også tas hensyn til elektromagnetisk stråling, støy og kapasitet i nettet. Nettselskapet ber om tidlig dialog for å sikre god planlegging og forsyning.

6. Planbeskrivelse

Planbeskrivelsen som beskriver planforslaget i detalj og vurderer virkninger av planens konsekvenser ligger vedlagt saken.

7. Konsekvensutredning

Planforslaget er konsekvensutredet i samsvar med forskrift om konsekvensutredninger. Krav om konsekvensutredning ble avklart i oppstartsmøte 30.04.2024. Her ble det fastslått at tiltaket kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, og dermed skal konsekvensutredes etter forskriften, uten krav om eget planprogram. I møtet ble det definert flere temaer som skulle inngå i utredningen: *barn og unge*, med vekt på oppvekstmiljø og medvirkning; *grunnforhold og områdestabilitet*, særlig knyttet til sensitiv leire og sikker byggegrunn; *grunnforurensning*, basert på historisk industriell aktivitet; *transportbehov og transportløsninger*, inkludert trafikkavvikling og mobilitet; samt *energibruk og energiløsninger*, hvor også klimagassutslipp og klimatilpasning skal vurderes. Det ble i tillegg vurdert om kulturminner og kulturmiljø burde inngå. Temaet ble senere avklart som ikke KU-pliktig etter dialog med fylkeskommunen, forutsatt at viktige kulturminner ikke berøres.

8. ROS-analyse

ROS-analysen for Kanalbredden er utarbeidet av Spir arkitekter AS (sist revidert 27.03.2026) i tråd med DSBs veileder for samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og vurderer hvordan planområdet påvirkes av mulige uønskede hendelser innen samfunnssikkerhet. Analysen identifiserer seks relevante risikoområder: økt nedbør og urban flom, stormflo og havnivåstigning, masseras/skred med kvikkleire, svikt i vann- og avløpssystemer og overvannshåndtering, kilder til akutt eller permanent forurensning i/til grunn eller sjø/vassdrag i/ved planområdet, samt støybelastning fra veitrafikk.

For hvert tema vurderes sannsynlighet, konsekvens og sårbarhet, og det foreslås tiltak som skal sikre trygg utbygging. Økt nedbør og urban flom vurderes som en utfordring på grunn av klimaendringer og begrensede infiltrasjonsmuligheter, og det stilles krav om lokal overvannshåndtering basert på 3-trinnsstrategien. Stormflo representerer en reell risiko for lavereliggende deler av området, og det fastsettes derfor at gulvnivå i første etasje ikke kan ligge lavere enn kote +2,7, og at konstruksjoner må tåle vannpåvirkning. Kvikkleire er registrert i området rundt Solveien, men geotekniske vurderinger viser tilfredsstillende områdestabilitet. Det stilles krav om geoteknisk prosjektering for alle grave- og fundamenteringsarbeider.

Når det gjelder teknisk infrastruktur, er en eldre spillvannsledning et kritisk punkt, hvor svikt kan medføre utslipp. Det anbefales derfor at ledningen strømpføres før utbygging. Det er videre påvist beskjeden til moderat forurensning i deler av grunnen som følge av tidligere industriell virksomhet. ROS-analysen legger til grunn at dette kan innebære risiko dersom massene håndteres feil, og det stilles derfor krav om miljøtekniske grunnundersøkelser og eventuell tiltaksplan i tråd med forurensningsforskriften før inngrep i grunnen. Trafikkstøy fra Solveien kan påvirke bokvalitet, og planen krever dokumenterte støytiltak og åpner for dempet fasade for et begrenset antall boliger.

Samlet konkluderer ROS-analysen med at de identifiserte risikoene kan håndteres gjennom foreslåtte avbøtende tiltak og bestemmelser i reguleringsplanen. Ingen forhold anses å være av en slik karakter at de hindrer gjennomføring av prosjektet, forutsatt at tiltakene følges opp i videre detaljprosjektering og byggesak.

9. Medvirkning

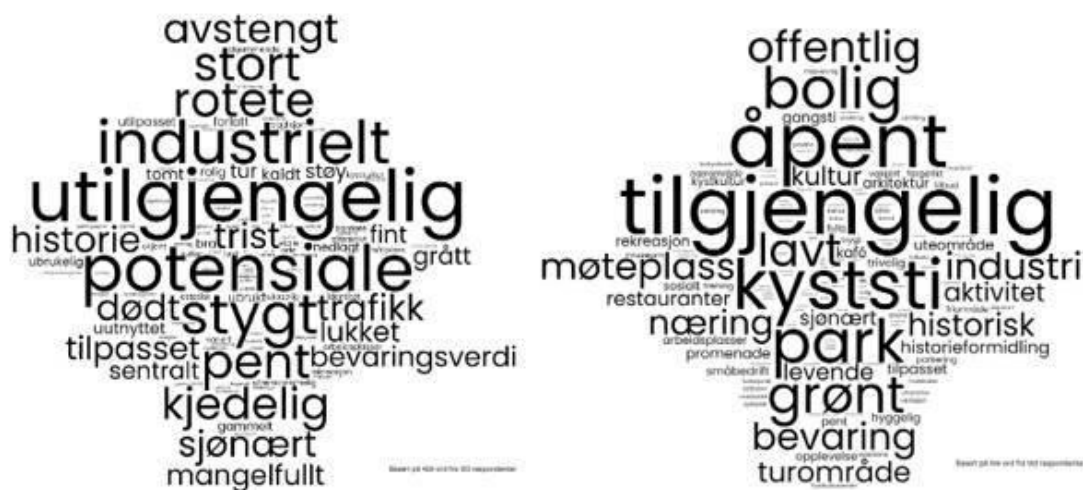
Sosiokulturell stedsanalyse

Forslagsstiller har fått utarbeidet en omfattende sosiokulturell stedsanalyse for Scanrope-tomten og nærområdet, utført av Léva Urban Design AS og datert 26.01.2021. Analysen kartlegger hvordan området brukes, oppleves og forstås av beboere og andre brukere, og gir et helhetlig bilde av både lokale interesser og utfordringer.

Medvirkningen er gjennomført hovedsakelig gjennom en digital spørreundersøkelse, supplert med befaringer, dokumentstudier og dybdeintervjuer. Undersøkelsen var åpen i perioden 5. november–7. desember 2020 og ble distribuert via velforeninger, borettslag, lokale foreninger og virksomheter, Færder videregående skole samt SMS-utsendelser til beboere i nærliggende grunnkretser. Totalt var 420 personer inne i undersøkelsen, hvorav 175 fullførte alle spørsmål, og om lag 100 ga mer utfyllende kvalitative innspill. Deltakerne bestod i hovedsak av beboere i eller nær planområdet, men også personer som arbeider, studerer eller har annen tilknytning til området, som frivillige, brukere av Kystkultursenteret og næringsdrivende. Medvirkningen har størst oppslutning fra personer over 50 år, mens unge voksne er underrepresentert. Barn og unge under 16 år har ikke deltatt direkte i undersøkelsen. Det er derfor gjennomført dybdeintervjuer med yngre voksne for å supplere funnene, og rapporten peker på behov for ytterligere medvirkning rettet mot barn og unge i eventuell videre planlegging.

Analysen viser at planområdet i dag fremstår som en utilgjengelig og avstengt industritomt som verken brukes til rekreasjon eller ferdsel, og som fungerer som en fysisk og mental barriere mellom boligområdene, byen og sjøfronten. Nærområdene rundt, særlig Kaldnes, Teieskogen og forbindelsene langs vannet, er derimot viktige rekreasjons- og bevegelsesområder. Respondenter beskriver området som utdatert, fragmentert og lukket, men med stort potensial knyttet til sjøkontakt, historie og muligheten for å etablere nye møteplasser og grønne forbindelser.

Det kommer tydelig frem at befolkningen ønsker et mer åpent, tilgjengelig og inkluderende område, med flere offentlige rom, trygge gang- og sykkelruter, møteplasser og aktivitetstilbud for alle aldersgrupper. Industrihistorien løftes også frem som en viktig identitetsmarkør som bør videreføres i områdets transformasjon. Analysen anbefaler å styrke blågrønne strukturer, sikre gode forbindelser til omkringliggende nabolag og rekreasjonsområder, og legge til rette for en mangfoldig og sosialt inkluderende bydel.



Figur 3. Til venstre: Ordsky som viser stikkord respondentene trakk frem ved beskrivelsen av området på sørsiden av Kanalen i strekket fra Kaldnes til Ørsnes. Til høyre: Ordsky ved beskrivelse av fremtidens Scanrope-nærområde (Sosiokulturelle stedsanalyse - Scanrope og nærområdet).

Medvirkning barn og unge

I kommunens arbeid med *Kanalen som byrom*, som omfattet hele kanalområdet inkludert det aktuelle planområdet, ble det gjennomført en bred og målrettet medvirkningsprosess der barn og unge deltok aktivt. Elever fra Træleborg og Byskogen skole og Færder videregående skole bidro med

innspill gjennom barnetråkanalyse og idémyldringsprosesser. Innspillene fra *Kanalen som byrom* inngår som en del av grunnlaget for utarbeidelsen av planforslaget.

Forslagsstiller har orientert om at det planlegges for et supplerende medvirkningsopplegg i forbindelse med offentlig ettersyn, med særlig fokus på programmering og aktivisering av Kanalpromenaden, samt til innhold og bruk av Kranhallen. Som del av dette vil det også lages et særskilt opplegg rettet mot barn og unge.

Medvirkning for barn og unge er nærmere beskrevet og vurdert under punkt 10.14.1.

10. Kommunedirektørens vurderinger

Utvalget skal i denne saken ta stilling til om planforslaget kan sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn, jf. pbl. § 12-10.

Ved denne vurderingen har utvalget et stort politisk handlingsrom, men beslutningen må være basert på et forsvarlig skjønn innenfor rammene av plan- og bygningsloven. Utvalget kan legge vekt på alle forhold som gjelder bruk og vern av arealressurser i kommunen, jf. formålsbestemmelsen i pbl. § 1-1. Vurderingen kan blant annet ta hensyn til statlige og regionale rammer og mål, overordnede planer, faktiske forhold i planområdet og kommunens praksis i tilsvarende saker.

Ved første gangs behandling av saken kan utvalget ikke gjøre vesentlige endringer i det private planforslaget. Hvis planforslaget legges ut til offentlig ettersyn, kan kommunestyret ved sluttbehandlingen gjøre endringer som ikke har vesentlig betydning for arealbruken, som alle berørte har hatt mulighet til å uttale seg om og som er tilstrekkelig belyste gjennom saksbehandlingen.

Det er viktig å være oppmerksom på at overordnede arealplaner ikke har direkte rettsvirkning for reguleringsarbeidet, og at det er anledning til å regulere løsninger i strid med slike planer. Dette vil bli vurdert konkret i tilknytning til de ulike fagområdene nedenfor.

10.1 Forholdet til kommuneplanen og overordnede føringer

10.1.1 Arealformål

Planforslaget følger opp kommuneplanens arealdel ved å foreslå en utvikling av området i tråd med angitte arealformål. Det legges til rette for en høy andel boliger, kombinert med en mindre andel næring og tjenesteyting, hovedsakelig lokalisert til første etasjer med særlig eksponering mot kanalpromenaden. Kontorarbeidsplasser og plasskrevende handel er ikke inkludert i planforslaget. I kommuneplanen og kommunens arealstrategi er det lagt føringer om at hovedtyngden av kontoretableringer skal skje på Korten og sentralt på stasjonsområdet. Plasskrevende handel forutsetter større parkeringsarealer, genererer mer trafikk og er forbeholdt utviklingsområder som Kilen. Ifølge forslagsstiller er næringsarealene i planforslaget lagt inn for å styrke områdets offentlige karakter og bidra til attraktive byrom med cafeer og annen utadrettet virksomhet mot Kanalen. Det vises samtidig til at planområdet skal bidra til å styrke sentrum og ikke konkurrere med eksisterende sentrumsfunksjoner. Erfaringer fra utbyggingen på Kaldnes tilsier at det er krevende å etablere forretninger og servering på denne siden av Kanalen, og forslagsstiller understreker derfor at omfanget av slike formål er tilpasset det som vurderes som realistisk å få i drift.

Planområdet grenser til Færder videregående skole, som har begrensede utvidelsesmuligheter på egen eiendom. Kommunedirektøren har derfor bedt forslagsstiller undersøke om skolen har behov for tilleggsarealer, eksempelvis til kontor- eller undervisningsformål. Vestfold fylkeskommune har opplyst at det verken er behov for eller ønske om å avsette arealer til dette. Planforslaget åpner også for etablering av studentboliger. På bakgrunn av kommunedirektørens ønske om et mangfoldig bomiljø har forslagsstiller vært i dialog med studentsamskipnaden, som har gitt tilbakemelding om at Tønsberg sentrum per i dag ikke er et prioritert område for lokalisering av nye studentboliger.

Kommunedirektøren vurderer på bakgrunn av disse tilbakemeldingene at det ikke er aktuelt å avsette egne arealer til skoleformål/kontor eller studentboliger innenfor planområdet.

Kommunedirektøren vurderer at planforslaget gir en hensiktsmessig fordeling av bolig og næring for denne delen av byen, hvor boligformål er godt egnet og i tråd med overordnede mål om sentrumsnær byutvikling. Den høye boligandelen vurderes som riktig gitt området beliggenhet, mens den begrensede næringen bidrar til liv langs Kanalen uten å komme i konflikt med sentrum.

Et mindre restareal mellom forslagsstillers eiendom, Færderkvartalet og Færder videregående skole er i kommuneplanen avsatt til kombinert formål bolig, næring og tjenesteyting, sammen med øvrige arealer på Kanalbredden. Arealet fremstår i dag som trafikkareal, tilhører gbnr. 1003/310 og eies av Færderkvartalet AS. Nye boliger vil få sine uteoppholdsarealer vendt mot dette arealet, og dersom det oppføres gjerde langs planavgrensningen, vil restarealet stå igjen uten en tydelig funksjon. Kommunedirektøren vurderer det som uheldig om arealet benyttes til sporadisk parkering eller inn- og utkjøring, særlig på grunn av nærheten til innkjøringer til parkeringskjellerne i både Kanalbredden og Færderkvartalet. Kommunedirektøren har derfor anbefalt at arealet avsettes til grønnstruktur. Arealet var inkludert i planavgrensningen ved varsel om oppstart.



Figur 4. kartutsnitt som viser regulerings situasjon jf. første foreslått plankart for Kanalbredden. Det omtalte restarealet er vist med hvit farge (venstre). Oversiktsfoto over samme område (høyre).

10.1.2 Øvrige føringer i kommuneplanens arealdel

Kommunedirektøren vurderer videre at bebyggelsesstrukturen, uteområdene og mobilitetsløsningene imøtekommer kommuneplanens overordnede føringer for kvalitet, universell utforming, uteoppholdsarealer, støy- og luftmiljø samt overvannshåndtering etter kommunens tretrinnsstrategi. Det legges til rette for grønn mobilitet gjennom god tilrettelegging for gange, sykkel og kollektiv, og planområdet sikres mot stormflo og andre naturfarer i samsvar med kommuneplanens krav til samfunnssikkerhet. Planforslaget anses derfor overordnet å samsvare godt med både arealstrategien og de relevante bestemmelsene i kommuneplanens arealdel.

10.1.3 Kommuneplanens samfunnsdel

Planforslaget følger opp samfunnsdelen ved å bidra til trygge, inkluderende og helsefremmende omgivelser, spesielt gjennom etablering av gode møteplasser, leke- og rekreasjonsområder, universelt utformede byrom og en aktiv kanalpromenade. Planforslaget legger til rette for klima- og miljøvennlig utvikling gjennom gjenbruk av eksisterende betongdekker, naturbaserte overvannsløsninger og mobilitetstiltak som reduserer bilavhengighet. Videre styrker planforslaget stedsidentitet og tilhørighet ved å ta vare på historiske elementer fra industriområdet og integrere dem i den nye bydelen. Planforslaget vurderes å oppfylle relevante mål og føringer i samfunnsdelen ved at det foreslås løsninger som fremmer god folkehelse, klimaomstilling og attraktive nærmiljøer.

10.1.4 "Kanalen som byrom"

Kommunestyret behandlet i møte 14.04.2021 sak 049/21 om *Kanalen som byrom*, og vedtok at mulighetsstudien utarbeidet av Bjørbekk & Lindheim landskapsarkitekter AS skal brukes som kunnskapsgrunnlag for videre utvikling langs Kanalen. Konseptet som er lagt frem i studien skal legges til grunn ved utarbeidelse av reguleringsplaner i området, og *Kanalen som byrom* gir dermed viktige føringer og premisser for utvikling av Kanalbredden.

Mulighetsstudien trekker særlig frem etableringen av en sammenhengende promenade langs Kanalen som det viktigste grepet for områdets videre utvikling. Promenaden beskrives som «*ryggraden i byutviklingen*», og tillegges stor betydning både for folkehelse, estetiske kvaliteter, opplevelser og attraktivitet. Samtidig understrekes betydningen av variasjon i utformingen. Studien anbefaler at promenaden ikke gis et ensartet og gjennomgående uttrykk, men utvikles med stedstilpassede løsninger, god tilgjengelighet og logiske koblinger til området rundt.

Planområdet inngår i delområdet "*Fra bru til bru*" i mulighetsstudien. For transformasjonsområdet på Scanropetomten anbefales det at det i størst mulig grad legges til rette for gode forbindelser fra baklandet og frem mot kanalen, gjennom en tydelig gatestruktur og en sammenhengende blågrønn forbindelse. Mulighetsstudien påpeker at langsgående bebyggelse langs bryggekannten kan utgjøre en barriere mellom land og vann. Et eksempel på en slik løsning er blokkene på Ørsnes. Som et alternativ fremheves tverrgående bebyggelsesstruktur, som åpner for en bedre visuell og fysisk kontakt med kanalen. Det anbefales at siktlinjer videreføres helt ut mot vannet, for å styrke tilgjengeligheten og kontakten mellom byen og kanalen. Videre anbefales det at planområdet utvikles med helt unike, urbane kvaliteter, med klare spor etter den industrielle historien. Stedegne, industrielle elementer bør bevares og videreutvikles som viktige historiefortellere, samtidig som de bidrar til å skape identitet og kontrast til mer generiske havneboligområder.

Planforslaget for Kanalbredden følger i stor grad opp de overordnede anbefalingene fra *Kanalen som byrom*, særlig når det gjelder å åpne området og gjøre sjøfronten tilgjengelig for allmennheten. Etableringen av en sammenhengende kanalpromenade er ivaretatt gjennom forslag om å regulere en offentlig park langs hele vannkanten. Promenaden utformes med variasjon, gode oppholds- og aktivitetsmuligheter og universell tilgjengelighet. Videre viderefører planforslaget prinsippet om tverrgående siktlinjer og åpne forbindelser mellom baklandet og kanalen ved å organisere bebyggelsen i oppløste kvartaler med gjennomgående grøntstrukturer. Anbefalingen om å videreføre industrihistorien som identitetsbærer er også fulgt opp gjennom bevaring av kranbygget og kran, og integrering av industrielle elementer i byrommene, noe som bidrar til å gi området en tydelig og stedsspesifikk karakter. Planen prioriterer i tillegg gående og myke trafikanter, med en bilfri hovedakse og gode koblinger til nærliggende områder, slik mulighetsstudien anbefaler.

Mulighetsstudien foreslår blant annet etablering av større torg og aktivitetsflater langs kanalen. Selv om planforslaget legger til rette for varierte møteplasser og gode oppholdsarealer, er omfanget av større torgdannelser og aktivitetsflater mer begrenset enn det som er skissert i studien. Anbefalingene om vannkontakt gjennom bading og vannlek er heller ikke fulgt opp, hovedsakelig som følge av sikkerhetsmessige vurderinger knyttet til båt- og skipstrafikk i Kanalen.

Etter kommunedirektørens vurdering følger planforslaget samlet sett opp de strategiske og strukturelle anbefalingene i *Kanalen som byrom*, og legger grunnlaget for en tilgjengelig, variert og identitetsskapende sjøfront. Samtidig avviker forslaget på enkelte punkter der mulighetsstudien legger tydelige føringer, særlig når det gjelder anbefalingene om større torg og tilrettelegging for badeaktiviteter.

10.2 Bebyggelse

10.2.1 Plangrep og bebyggelsesstruktur

Organiseringen av bebyggelsen viser en struktur av oppløste kvartaler, der tverrgående siktlinjer og gangforbindelser åpner området mellom bakenforliggende boligområde og Kanalen. De indre

gårdsrommene er utformet som mer skjermede oppholdsarealer for beboerne, mens utsiden av kvartalene henvender seg mot Kanalen, den gjennomgående bilfrie gaten, heretter kalt *allmenningen*, og de tverrgående gangforbindelsene. Bebyggelsen varierer i høyde fra tre til sju etasjer, med lavere volum mot Solveien og Kanalen og høyere bebyggelse lenger inn på tomte.

Plangrepet er sikret i plankartet gjennom relativt stramme formålsgrenser for boligbebyggelse. Dette gir begrenset fleksibilitet i plassering og utforming av bebyggelsen, men bidrar samtidig til høy grad av forutsigbarhet for at utbyggingen skjer i tråd med planens intensjon. Tverrforbindelser og felles uteoppholdsarealer er sikret gjennom egne arealformål for uteoppholdsareal, som tydelig definerer arealenes funksjon og bruk, og sikrer sammenhengende uterom i planområdet. Markterrasser i første etasjer skal etableres innenfor boligformålet (gule felt). Balkonger tillates utkraget inntil 1,0 meter over formålsgrensen. Den sydlige tverrforbindelsen (UTE4) er noe smalere enn de øvrige forbindelsene. Av hensyn til opplevelsen av uterommet og tilstrekkelig luft mellom tilgrensende bebyggelse, tillates det ikke utkragede balkonger over formålsgrensen her. Bebyggelsens volum og høyde er regulert med angivelse av maksimalt tillatt bruksareal (BRA) per felt, samt maksimalt tillatte kotehøyder for møne og gesims.

Den gjennomgående allmenningen er regulert som gatetun og utgjør et sentralt, bilfritt bevegelses- og oppholdsrom i planområdet. Reguleringen til gatetun, sammen med tilhørende bestemmelser om utforming, sikrer allmenningen som en tilgjengelig ferdselsåre og møteplass, og bidrar til at området får en tydelig indre akse som gjør det enkelt og naturlig å bevege seg gjennom området, både for beboere og besøkende. Kanalpromenaden er sikret gjennom regulering til offentlig park og grønnstruktur, samt formål for sjø og vassdrag, og fastlegges dermed som et sammenhengende, åpent og tilgjengelig byrom langs kanalen for ferdsel og opphold.

En oppløst kvartalsstruktur gir etter kommunedirektørens syn flere fordeler, herunder sammenhengende skjermede gårdsrom, god arealutnyttelse og mulighet for gode bevegelseslinjer gjennom området. Det finnes likevel enkelte utfordringer, blant annet knyttet til solforhold, ettersom solstudiene viser at uteoppholdsarealene i hovedsak akkurat oppfyller minstekravet om solbelyst areal ved jevndøgn, medregnet areal på takterrasser. Dette skyldes området nordøstvendte orientering og den relativt tette og stedvis høye, bebyggelsen.

Kommunedirektøren vurderer samlet sett det valgte plangrepet som godt tilpasset området og tilfredsstillende sikret gjennom plankart og bestemmelser.



Figur 5. Illustrasjon som viser planens hovedgrep (Fagrapport Arkitektur)

10.2.2 Boligtetthet

Konsekvensutredningen som fulgte endringen av arealformålet i kommuneplanen la til grunn et anslag på 300–400 boenheter. Dette var ikke en bindende føring, men gir en pekepinn på forventet utbyggingsomfang og tetthet på daværende tidspunkt. Planforslaget legger til rette for om lag 510 boliger innenfor et samlet område på rundt 40 daa, hvorav bruksarealet for bolig og tilhørende fellesarealer utgjør ca. 44 100 m². Det samlede bruksarealet for hele planområdet, inkludert boliger, kjeller/parkering og noe næring/tjenesteyting, er om lag 64 000 m² BRA. Tomteutnyttelsen er, ifølge forslagsstiller, på ca. 115 %. Dette inkluderer bevaring av Kranhallen. Forslagsstiller viser til at nærliggende vedtatte planer har betydelig høyere utnyttelse, med om lag 215 % i Færderkvartalet, ca. 230 % i Havgaten og rundt 350 % i Scanrope Nord. Sett isolert på tomteutnyttelse legger Kanalbredden dermed opp til en vesentlig lavere utnyttelse enn sammenlignbare prosjekter i området. Kommunedirektøren mener dette blant annet kan forklares med den høye boligandelen i planforslaget, som medfører behov for betydelige arealer til uteopphold og lekeplasser innenfor planområdet, mens de øvrige prosjektene inneholder færre boliger og i større grad har løst krav til lek utenfor egne planavgrensninger.

Høy boligtetthet er i tråd med kommuneplanens føringer om fortetting og transformasjon i sentrumsområder. Etter kommunedirektørens vurdering balanseres tettheten i planforslaget av god tilgang på grønnstruktur, variasjon i byggehøyder og en tydelig organisering av private, semiprivate og offentlige rom. Kommunedirektøren har imidlertid merknader til valgte byggehøyder. Disse er omtalt under avsnitt 10.2.4.

10.2.3 Terrengetilpasning

Planområdet faller betydelig fra Solveien, som ligger på ca. kote + 10, og ned mot Kanalen, og dette terrengefallet legger føringer for hvordan både bebyggelse, utearealer og forbindelseslinjer organiseres. I stedet for å utjevne terrenget gjennom sprengning eller masseforflytning, tar planforslaget utgangspunkt i at bebyggelsen skal tilpasse seg eksisterende terreng. Et sentralt grep i planen er at det eksisterende betongdekket fra industriområdet skal bevares. På denne måten kan

store deler av den nye bebyggelsen plasseres direkte oppå eller integreres med betongkonstruksjonen. Betongdekket fungerer også som hovedfundamentet for parkeringskjellerne, som plasseres under bygningsvolumene. Allmenningen, som er den sentrale ferdselsåren gjennom området, er også lagt direkte på betongdekket og ligger omtrent midt i terrengets fall, langs samme retning som den tidligere reperbanen. Plasseringen gjør at den kan knytte bebyggelsen på øvre og nedre nivå sammen på en terrengtilpasset måte. Tverrforbindelsene utformes med trapper, ramper og ulike stigningsforløp, tilpasset bruken og kravene til universell utforming. Forbindelsene skal binde sammen den høyereliggende delen av området nær Solveien med den lavere delen der betongdekket og hoveddelen av bebyggelse ligger.

Bruken av eksisterende betongdekke som fundament for parkeringskjellerne innebærer at sokkeletasjene enkelte steder vil bli eksponert. For å motvirke at disse fasadene fremstår som monotone eller lite aktive, er det langs allmenningen innarbeidet bestemmelser som sikrer at halvparten av fellesarealene skal plasseres i sokkeletasjen og vende ut mot gatetunet. Dette grepet vurderes som viktig for å aktivisere fasaden, skape liv i første etasje og bidra til at allmenningen oppleves som et trygt og attraktivt byrom.

Kommunedirektøren vurderer løsningen som godt egnet for stedet, ved at bebyggelsen følger terrengets naturlige fall, integrerer eksisterende betongfundamenter og sikrer gode forbindelser på langs og på tvers av området.



Figur 6. Snitt som viser terrengtilpassing fra Solveien til Kanalen (Fagrapport Arkitektur)

10.2.4 Byggehøyde

Planområdet utgjør et av de mest sentrale gjenværende transformasjonsområdene langs Kanalen, og den nye bebyggelsen vil få stor visuell betydning i bybildet. Området ligger eksponert mot sjøen og vil være godt synlig fra både Kanalbroa, gangbroa og sentrale utsiktspunkter som Slottsfjellet og Haugar. Planområdet inngår samtidig som siste og største del av transformasjonen mellom Kaldnes og Færder videregående skole, og må ses i sammenheng med vedtatte reguleringsplaner for Scanrope nord og Færderkvarartalet. Samlet gir disse planene en helhetlig ramme for utviklingen langs Kanalen vestover.

Som det fremgår av avsnittet om terrengtilpassing over, skal deler av bebyggelsen i planområdet fundamentes på det eksisterende betongdekket. Dette innebærer at byggene flere steder får et

høyere utgangspunkt i terrenget enn bebyggelsen i nærliggende områder, inkludert utbyggingen på Kaldnes. Selv om antall etasjer kan være sammenlignbart, vil byggene på Kanalbredden likevel fremstå høyere i landskapet som følge av byggenes plassering i terrenget.

En gjennomgang av foreslåtte kotehøyder viser at over 60 prosent av byggene i planområdet overstiger kote +26. Dette er øvre byggehøyde i både Færderkvartalet, Havegaten og Scanrope Nord. I disse planene er bebyggelsen i hovedsak prosjektert med saltak, som gir mindre volumvirkning enn flate tak på tilsvarende kotehøyde. En betydelig andel av bebyggelsen på Kanalbredden vil også overstige det generelle nivået på Kaldnes, som i all hovedsak varierer mellom kote +22 og +27, med enkelte avvik som "Signaturen". Det foreligger dermed et høydesprang som ikke er i tråd med den etablerte høydeprofilen på denne siden av Kanalen.

Byggehøyder har vært grundig vurdert i tidligere reguleringsaker for Scanrope Nord og Færderkvartalet, og disse planene gir klare føringer for høydeutforming og landskapshensyn i området. I saksframlegget for Scanrope Nord ble det lagt til grunn at bebyggelsen skulle følge en høyderetning fallende fra Kaldnes brygge mot Færder videregående skole, slik at åsryggen i bakkant fremstår som en uforstyrret kulisse. Høydene på bygg nærmest Kaldnesgaten ble vurdert som akseptable fordi de holdt seg under høydene i Havegaten (k + 26,0), som danner bakgrunn inn mot åsryggen. Tilsvarende ble høydene i Færderkvartalet redusert etter vurderinger av fjernvirkning, volum og sammenheng med omkringliggende bebyggelse, og maksimalhøyden ble satt til kote +26 for å sikre at kvartalet ikke oversteg verken eksisterende eller planlagt bebyggelse i området.

Kommunedirektøren finner ikke at det foreligger særlige forhold som tilsier at bebyggelsen på Kanalbredden skal kunne overskride de høyderammene som er lagt til grunn i tilgrensende områder. Det vurderes som en forutsetning for helhetlig byutvikling og god landskapstilpasning at høydene forholder seg til den etablerte høydeprofilen. Kommunedirektøren anbefaler derfor at de maksimale høydene reduseres slik at de høyeste byggene *i hovedsak* ligger på eller under kote +26. Mindre overskridelser, for eksempel for enkelte bygg med saltak, bør imidlertid kunne aksepteres. Øvrige grep, som den valgte terrengtilpasningen, variasjon i byggehøyder og avtrapping mot Solveien og kanalpromenaden, er gode og viktige grep som bør videreføres.

Byggehøyder har vært et viktig tema i dialogen mellom forslagsstiller og kommuneadministrasjonen. Forslagsstiller er kjent med kommunedirektørens vurdering av byggehøydene og har redegjort utfyllende for valgte grep. Kommunedirektøren gjengir forslagsstillers argumentasjon for å belyse saken:

"Som følge av kommuneadministrasjonens tilbakemelding er byggehøydene i prosjektet vurdert på nytt, og det er gjennomført høydereduksjoner i planforslaget. Reduksjonen er konsentrert i nordre deler mot kanalen og i forhold til Teieskogens åsprofil. Reduksjonen tilsvarer ca. 20 boliger.

Vi har etter reduksjonen mottatt en ny tilbakemelding fra kommuneadministrasjonen, om at de ønsker ytterligere og betydelige reduksjoner i byggehøyder. Vi mener at det er utarbeidet et svært balansert planforslag, med en god og variert miks i bebyggelsen på mellom 3 og 7 etasjer.

Helt fra starten av har det vært et viktig mål å utforme et prosjekt med en bygningsstruktur som skal gjøre det godt både å bo og også ferdes gjennom området. Kvartalsbebyggelse utformet med en noe mer privat innside og en noe mer allmenn utside. Vi har arbeidet for at det skal være et prosjekt uten baksider, som er godt koblet på byen på alle kanter. Særlig har grepet med å etablere terreng som kobler seg til Solveien, og samtidig åpner eiendommen for gjennomgang, vært viktig.

Det å få til terreng som treffer kanalfronten på kote + 1,9 og Solveien på kote + 10 har vært en utfordring vi mener prosjektet løser på en veldig god måte. Dette medfører igjen at mange av byggene i planforslaget starter høyere i terrenget, med en vesentlig andel boligbygg som starter på kote +10. Bebyggelse som er plassert opptil syv meter høyere i terrenget, får naturlig en topphøyde høyere enn om de hadde ligget på kote + 3.

I kommunens tilbakemelding på maks kotehøyder, vises det blant annet til reguleringsplanen for Scanrope nord og Kaldnes. Terrenget i begge disse områdene ligger på lave og relativt flate kotehøyder, samtidig som de har en vesentlig høyere utnyttelsesgrad enn det som foreslås i planforslaget for Kanalbredden.

Grepet med at terrenget går gjennom hele området, muliggjør at det kan etableres vestvendte boligfasader med forhager og balkonger mot Solveien. Solveien vil dermed kunne gjøres om til en hyggelig byggate. Et alternativ kunne vært å planere ut tomten og bygget alt på kote + 3. Da ville en fint fått til lavere byggehøyder i tillegg til en høyere tomteutnyttelse. Dette mener vi imidlertid ikke er et godt plangrep verken for eiendommen i seg selv eller for nærområdet og Tønsberg for øvrig. Ved en slik løsning ville det blitt en bratt skråning eller støttemur opp til Solveien, noe som langt på vei ville videreført dagens barriere mot veien. I tillegg ville det blitt svært negative miljøkonsekvenser ved å fjerne, og ikke gjenbruke, de eksisterende betongdekkene på eiendommen.

Det er prioritert en variasjon i planforslaget både i form av plassering av bygningskroppene samt i byggehøyder. Dette er viktig for å skape varierte byrom og et levende område med høy bokvalitet. De høyeste byggehøydene er foreslått plassert sentralt på eiendommen, med nedtrappinger mot sidene og mot Kanalen og Solveien. Vi mener at en variasjon i byggehøyder er et viktig grep, kontra en mer flat og jevn byggehøyde i hele området.

Et fokus på saltaksbygg spesielt mot kanalen gir også en høyere byggehøyde, enn bygg med flatt tak, men dette er også et estetisk og arkitektonisk valg vi mener er rett i dette området. Stedstilpasset arkitektur, variasjon med gode byrom, gode koblinger mot nærområdet og resten av Tønsberg ved å åpne området opp for byen, er grep som samlet sett fører til at maksimal kotehøyde på foreslått bebyggelse ligger på en høyere kotehøyde enn de nærmeste planene gjør. Vi mener at hensynet til de nærmeste omgivelser, Teieskogens profil og det overordnede landskapsrommet i Tønsberg er godt ivaretatt i planforslaget. Det vises videre til stedsanalysen og planbeskrivelsen med de tilhørende illustrasjonene som følger planforslaget".

Kommunedirektøren har forståelse for forslagsstillers redegjørelse for valgte plangrep og for de utfordringene terrengforhold, gjenbruk av eksisterende betongdekker og ønsket om gode byrom og forbindelser medfører. De høydereduksjonene som er innarbeidet i revidert planforslag, og som blant annet har gitt reduksjon i byggehøyder i nordre deler av planområdet og mot Teieskogens årsprofil, vurderes å innebære en forbedring sammenlignet med tidligere forslag.

Kommunedirektøren vurderer imidlertid at reduksjonene ikke er tilstrekkelige til at bebyggelsen samlet sett fremstår som tilstrekkelig nedtonet i landskapet. På tross av bearbeidingene oppleves byggehøydene fortsatt som dominerende, særlig sett i sammenheng med den etablerte høydeprofilen på denne siden av Kanalen og de føringene som er lagt til grunn i tilgrensende reguleringsplaner. Hensynet til landskapssilhuett, fjernvirkning og en helhetlig og sammenhengende bystruktur langs Kanalen tillegges avgjørende vekt i kommunedirektørens vurdering av byggehøyder for planområdet.

Kommunedirektøren legger videre til grunn at området vil kunne romme et betydelig antall boliger også ved lavere byggehøyder, og viser samtidig til at kommunen disponerer flere andre sentrumsnære transformasjonsområder, herunder Kaldnes vest og Stensarmen, som kan bidra til å dekke kommunens langsiktige boligbehov. På denne bakgrunn anbefaler kommunedirektøren at planforslag ikke fremmes før byggehøydene er ytterligere redusert og bedre tilpasset omkringliggende bebyggelse og overordnede landskapsforhold.

Illustrasjoner av prosjektet sett fra ulike ståsteder fremgår under. Planlagt bebyggelse på Scanrope nord er vist i hvitt. Av hensyn til plass er bildene små. Kommunedirektøren viser til *Stedsanalyse Kanalbredden*, utarbeidet av Spir Arkitekter (24.03.2026), for bedre og flere illustrasjoner av nær- og fjernvirkning.



Figur 7. Illustrasjon av prosjektet sett fra Ollebukta (Stedsanalyse Kanalbredden)



Figur 8. Illustrasjon av prosjektet sett fra henholdsvis Brygga og Kanalbrua (Stedsanalyse Kanalbredden)



Figur 9. Oversikt over etasjeantall (venstre), illustrasjon av prosjektet sett fra Slottsfjellet (høyre)

10.2.5 Arkitektur og estetikk

Ved reguleringen av arealet nord for Kanalbredden, Scanrope nord, ble det lagt vekt på å etablere en arkitektur som både skilte seg fra tidligere utbygginger på Kaldnes og samtidig videreførte trekk fra den tradisjonelle bryggebebyggelsen langs Kanalen. Denne retningen lå til grunn for utformingen av Havegaten og også ble videreført i reguleringsplanen for Færderkvartalet. I planforslaget for Kanalbredden er det lagt vekt på å videreføre dette formspråket, med en kombinasjon av referanser fra Tønsberg historiske bryggebebyggelse og industrikarakteren fra det tidligere Scanrope-anlegget. Etter kommunedirektørens vurdering vil dette bidra til å sikre en god visuell sammenheng i området.



Figur 10: Foto og illustrasjoner som viser valgt volumoppbygging og formspråk i henholdsvis prosjektet i Havegaten, Scanrope Nord og Færderkvartalet.

Bebyggelsen består av en oppløst kvartalsbebyggelse, hvor enkeltbyggene har relativt små fotavtrykk og varierte høyder, og hvor volumene brytes opp gjennom forskyvninger. Taklandskapet veksler mellom saltak og flate tak, der saltakene viser tydelig inspirasjon fra bryggearkitekturen, mens de flate takene lenger inn i området bidrar til variasjon og gir rom for felles takterrasser.

Fasadeutformingen er organisert med tydelig orden og rytme, med en variasjon i farger og materialer. Valg av fasadematerialer er nedfelt i bindende bestemmelser og skal bestå av trekledning, mur, puss eller korrugerte stålplater. Det stilles samtidig krav om en fargepalett i varme farger i rødt, okergult og grønt.

Kommunedirektøren har i planprosessen vært opptatt av at kvalitetene som vises i illustrasjonsmaterialet, i størst mulig grad bør sikres gjennom juridisk bindende bestemmelser.

Forslagsstiller har samtidig understreket behovet for at bestemmelsene må gi tilstrekkelig handlingsrom for nødvendige avklaringer i den videre prosjekteringen, og at en for rigid plan vil kunne forhindre bedre løsninger og føre til mange dispensasjonssøknader senere.

Kommunedirektøren erkjenner at det er krevende å finne en god balanse mellom disse hensynene, særlig fordi utbyggingen vil skje trinnvis over mange år og omfatter et stort planområde. I dialog mellom administrasjonen og forslagsstiller har arbeidet derfor vært rettet mot å utvikle bestemmelser som både ivaretar sentrale prinsipper for utforming og arkitektur, og samtidig unngå unødvendig detaljstyring.

Viktige prinsipper som sikres i bestemmelsene er takform, takvinkel, møneretning, farge- og materialbruk og forskyvning av bygningsvolumer slik at det skapes små hjørner og sprang. Det er i tillegg lagt vekt på bestemmelser for plassering og utforming av balkonger. Det stilles krav om at det mot Kanalen (KBA3, KBA4, KBA5 og KBA6) ikke tillates utkragede balkonger og heller ikke innglassing. Dersom det kommer ønske om senere innglassing av balkonger i den øvrige delen av bebyggelsen, skal dette utføres samlet for en hel fasade, for å skape enhetlig utforming. Mot Solveien, hvor støysituasjonen innebærer innglassede balkonger, er det sikret at fasadematerialet skal trekkes ut som omramming av balkongene, slik at disse fremstår som en integrert del av fasaden. Videre tillates takopplett og arker på bygg med saltak, men disse begrenses i størrelse og høyde for å ivareta en tydelig saltaksform. Kommunedirektøren vurderer nevnte bestemmelser som gode grep for å sikre visuelle kvaliteter i bebyggelsen.

Planforslaget legger videre tydelig vekt på et grønt og frodig preg, både i tekst og illustrasjoner.

Kommunedirektøren vurderer dette som en viktig kvalitet, da trær og vegetasjon er viktige både for gode uterom, miljøkvalitet og ikke minst for planområdets visuelle uttrykk.

Reguleringsbestemmelsene følger opp ambisjonene ved å stille svært detaljerte og konkrete krav til grønnstruktur, blant annet gjennom fastsatte prosentandeler grøntareal, minimum antall trær og

krav til jorddybde for å sikre gode vekstforhold. Dette gir et solid grunnlag for at de grønne og estetiske kvalitetene i planmaterialet faktisk blir realisert. Kommunedirektøren vurderer dette som svært positivt og som et viktig bidrag til gode miljø- og bokvaliteter i området.

Kommunedirektøren vurderer at planforslaget har et gjennomarbeidet arkitektonisk formspråk som kombinerer referanser til både Tønsbergs historiske bryggebebyggelse og industriarven fra Scanrope. Dette kommer til uttrykk gjennom bruk av saltak plassert med møneretning vinkelrett på Kanalen, tydelige hovedvolumer, varme fargetoner og robuste materialer som trekledning og korrugerte stålplater. Samlet sett vurderer kommunedirektøren at det foreliggende planforslaget ivaretar hovedprinsippene for god estetisk kvalitet i et viktig sjøfrontområde. Forslaget viser en variert, stedstilpasset og funksjonelt sammenhengende arkitektur, forutsatt at intensjonene videreføres i det videre detaljprosjekterings- og byggesaksarbeidet.



Figur 11: Illustrasjoner som viser arkitektur og formspråk (fagrapport Arkitektur)

Arkitekturhåndbok for Tønsberg

Tønsberg kommune har i 2026 tatt i bruk et utkast til ny arkitekturhåndbok som veiledende verktøy i plan- og byggesaker for sentrumsbebyggelse. Håndboka tydeliggjør kommunens forventninger til arkitektonisk kvalitet, stedstilpasning og lokal byggeskikk, og skal bidra til en mer presis og faglig dialog om estetikk og byform. Den gir ikke detaljerte formkrav, men trekker opp overordnede prinsipper knyttet til bystruktur, bakkeplan, fasadeutforming, material- og fargebruk, takformer og forholdet mellom ny og eksisterende bebyggelse, med særlig vekt på videreføring av Tønsbergs historiske særpreget.

Planforslaget for Kanalbredden er utformet før arkitekturhåndboka ble vedtatt, og håndbokas føringer har derfor ikke inngått som en del av dialogen mellom arealplanavdelingen og forslagsstiller i planprosessen. Kommunedirektøren vurderer likevel planens hovedgrep opp mot de prinsippene som håndboka legger til grunn.

Når det gjelder bystruktur og organisering, legger arkitekturhåndboka vekt på lesbar bystruktur, tydelig romdanning og klart definerte byrom, samt betydningen av sammenhengende ferdselslinjer og gode forbindelser mellom bebyggelse og uterom. Planforslaget for Kanalbredden benytter en oppløst kvartalsstruktur, som etter kommunedirektørens vurdering sikrer tydelige og funksjonelt avgrensede uterom. Planforslaget vektlegger sammenhengende gangforbindelser og byrom langs kanalpromenaden. Arkitekturhåndboka fremhever videre bakkeplanets betydning for byliv, tilgjengelighet og opplevelseskvalitet. Planforslaget følger opp dette gjennom etablering av en bilfri

allmenning, tydelige ganglinjer og oppholdsarealer i bakkeplan, særlig langs kanalpromenaden, med klare overganger mellom offentlige, halvprivate og private rom.

Når det gjelder lokal byggeskikk og arkitektonisk uttrykk, løfter arkitekturhåndboka frem den historiske bryggebebyggelsen langs sjøen, herunder sjøboder og bryggehus, som en sentral del av Tønsbergs identitet. Planforslaget for Kanalbredden bygger videre på disse prinsippene gjennom bruk av saltak, oppdelte bygningsvolumer og tydelig rytme i fasadene, som gir klare assosiasjoner til bryggebebyggelsen langs Kanalen, tolket i et nåtidig arkitektonisk uttrykk. Arkitekturhåndboka legger også vekt på bruk av stedstilpassede materialer og en begrenset og samstemt fargepalett som bidrar til helhet og varighet. Planforslaget følger opp dette gjennom bestemmelser som åpner for bruk av trekledning, mur, puss og korrugerte stålplater, samt en fargepalett med varme røde, okergule og grønne toner.

Samlet sett vurderes planforslaget for Kanalbredden å følge opp arkitekturhåndbokas prinsipper gjennom en lesbar bystruktur med veldefinerte uterom, gode forbindelser og et stedstilpasset arkitektonisk uttrykk basert på bryggebebyggelse samt gjennomtenkt material- og fargebruk.

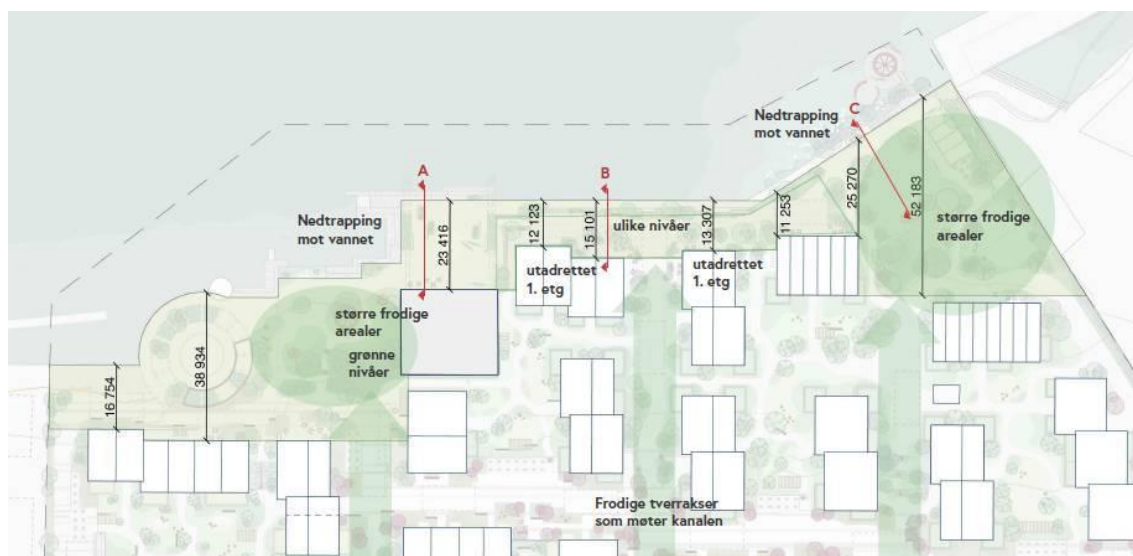
10.2.6 Byggegrenser

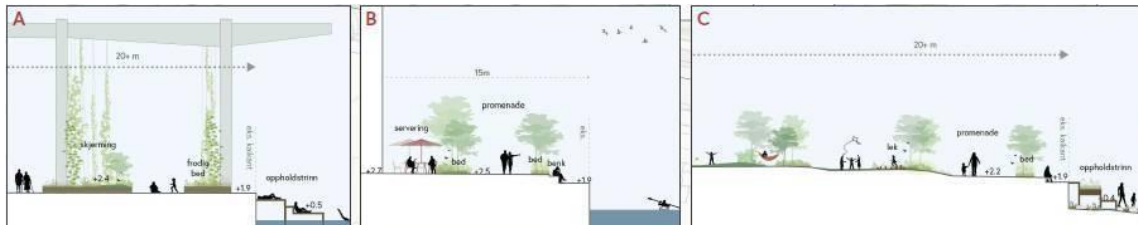
Byggegrense mot sjø

I kommuneplanens arealdel gjelder en generell byggegrense på 30 meter fra sjø. Denne kan justeres i reguleringsplan dersom hensyn til ferdsel, opphold og visuelle kvaliteter likevel ivaretas.

Planforslaget for Kanalbredden avviker fra hovedregelen ved å legge opp til en *varierende* avstand mellom bebyggelse og sjøkant fra ca. 12 til ca. 52 meter. Variasjonen er fra forslagsstillers side et bevisst grep som skal gi ulike romlige opplevelser langs sjøfronten ved at det skapes både åpne områder og mer intime møteplasser. Variasjon i bredde skal gi bedre solforhold og beskyttede mikroklimaer gjennom forskyvninger i bygningsvolumene, samt ta hensyn til vindforhold og behov for vegetasjon som skjerming.

Planforslaget sikrer en offentlig, universelt utformet kanalpromenade som vil binde sammen områdene på hver side. Det tilrettelegges også for stor grad av kontakt med vannet gjennom terrengbearbeiding, nedtrapping og stedstilpassede nivåforskjeller. På bakgrunn av dette vurderer kommunedirektøren at planforslaget i tilstrekkelig grad begrunner og dokumenterer avviket fra kommuneplanens generelle byggegrense, og at de foreslåtte byggegrensene mot sjø kan anbefales.





Figur 12: illustrasjon som viser promenadeforløpet med varierende byggegrense mot sjø. Snitt A, B og C illustrerer ulike avstander mellom bebyggelsen og sjøen (Kanalbredden Promenadeforløpet)

Byggegrenser mot Solveien og internt i området

Mot Solveien er det satt en byggegrense på 17 meter fra senterlinje vei av hensyn til støyskjerming og byromskvalitet. Internt i området følger byggegrensene i stor grad formålsgrensene, og er brukt til å understøtte planens hovedgrep med oppløste kvartaler og tverrforbindelser mot Kanalen. Byggegrensene bidrar til å sikre lys, luft og gjennomgående siktlinjer, og til å unngå sammenhengende bygningsvolumer uten opphold. Reguleringsbestemmelsene åpner for at mindre og hensiktsmessige tiltak tillates plassert utenfor formålsgrensene.

10.3 Uteoppholdsarealer

10.3.1 Private og felles uteoppholdsarealer

Kommuneplanens bestemmelser stiller krav om at det for boliger i lavblokk og høyblokk innenfor by-, område- og lokalsentre skal avsettes minimum 30 m² uteoppholdsareal per boenhet, hvor inntil 10 m² kan dekkes av privat balkong eller terrasse. Uteoppholdsarealregnskapet for Kanalbredden omfatter både private og felles utearealer, herunder private balkonger og markterrasser, utearealer på bakkeplan i gårdsrommene, takterrasser samt arealer innenfor tverrforbindelsene (UTE 1–5). Reguleringsbestemmelsene presiserer at kravet om 30 m² uteoppholdsareal per boenhet skal oppfylles, hvor inntil 10 m² kan etableres som privat uteareal, mens resterende areal skal være felles uteoppholdsarealer på bakkeplan eller tak.

Illustrerte arealberegninger viser at prosjektet samlet tilrettelegger for om lag 15 300 m² uteoppholdsareal. Av dette utgjør private balkonger og terrasser om lag 5 100 m², uteoppholdsarealer på bakkeplan og i gårdsrom ca. 8 850 m², mens takterrasser utgjør cirka 1 620 m². Areal i gårdsrom som skal avsettes til nærlekeplasser samt arealer som overskrider grenseverdier på støy, er trukket fra. Arealomfanget er samlet sett i samsvar med kommuneplanens krav. Det presiseres imidlertid i kommuneplanens føringer at kravet til uteoppholdsareal gjelder arealer på bakkeplan. I planforslaget er takterrasser medregnet, og bidrar til at samlet arealkrav oppfylles. Allmenningen og kanalpromenaden inngår ikke i MUA-regnskapet, men tilfører i tillegg betydelige arealer for opphold og rekreasjon. Kommunedirektøren vurderer på denne bakgrunn at planforslaget samlet sett sikrer uteoppholdsarealer med tilstrekkelig arealstørrelse.

10.3.2 Lekearealer

Den foreslåtte utbyggingen utløser krav om betydelige arealer til lekeplasser og nærmiljøanlegg. Kommuneplanens arealdel har klare føringer for størrelser og kvaliteter til slike arealer. Samlet utløser planforslaget krav om ca. 2200 m² areal til nærlekeplasser og et nærmiljøanlegg på minimum 5 daa.

Nærlekeplasser sikres gjennom reguleringsbestemmelsene på en tydelig måte, med minimumskrav til både størrelse og kvalitet i tråd med kommuneplanens føringer. Nærlekeplassene skal etableres innenfor regulerte uteoppholdsarealer i hvert enkelt kvartal (UTE 6–12) og tilrettelegges for lek for barn i alderen 1–12 år. Det stilles krav om at nærlekeplassene skal utformes med variasjon, slik at det oppnås en variert identitet i de forskjellige gårdsrommene. Videre stilles det krav til at gårdsrommene (UTE 6–12) skal opparbeides med plen, eng, vegetasjon i flere sjikt og terrengformer.

Dette bidrar til å legge til rette for ulike typer lek, bevegelse og sanseopplevelser. Kommunedirektøren vurderer at nærlekeplasser er godt ivaretatt i planforslaget, og at bestemmelsene bidrar til å sikre kvaliteter som styrker gårdsrommene utover rene apparatbaserte lekeplasser.



Figur 13: Illustrasjonsplan som viser størrelse og mulige plasseringer av nærlek.

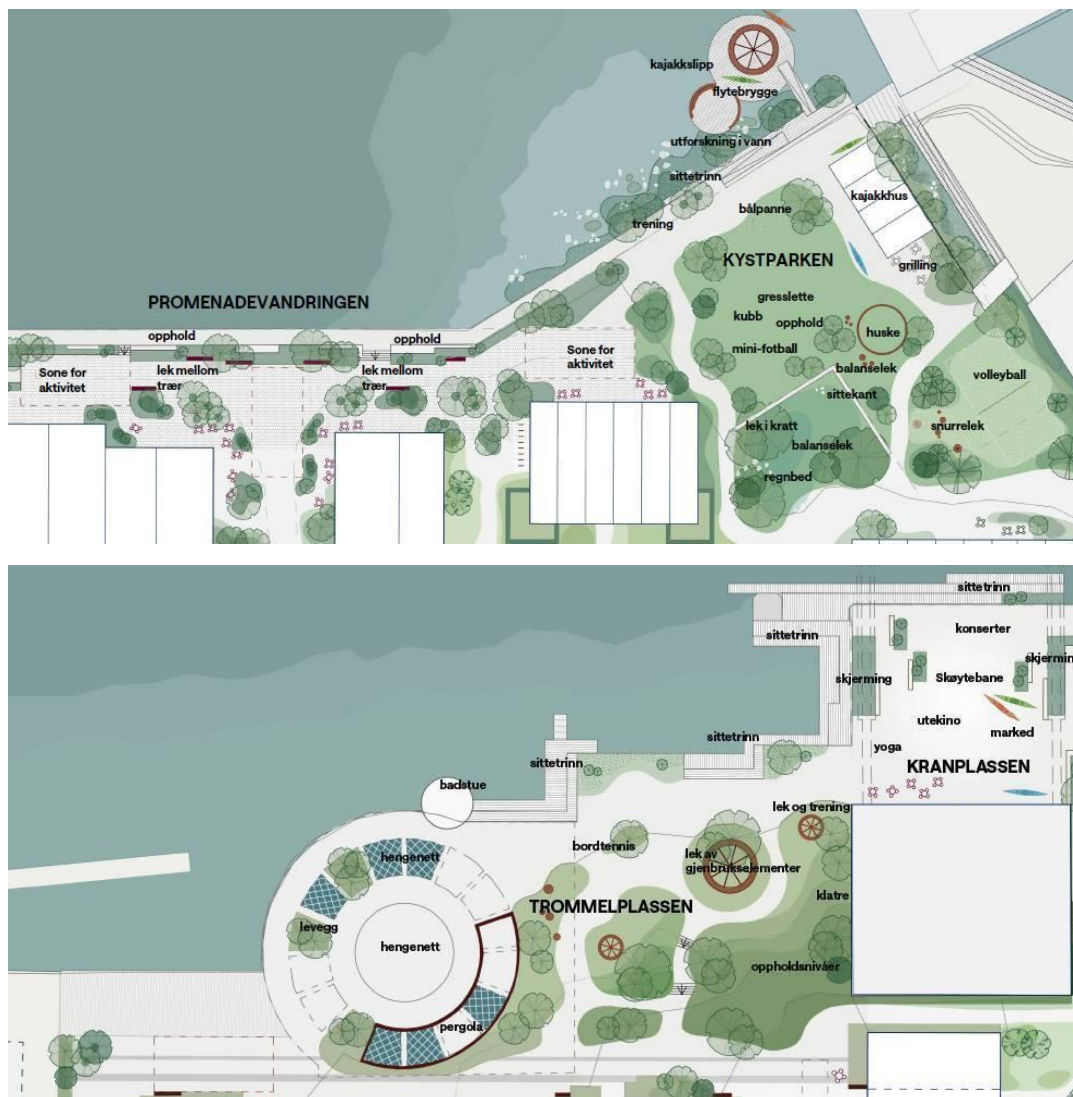
Reguleringsbestemmelsene fastsetter at det ikke skal etableres områdelekeplass innenfor planområdet. Kravet erstattes ved etablering av et nærmiljøanlegg i offentlig park (o_PA) langs kanalpromenaden. Løsningen innebærer at nærlekeplasser ivaretas i tilknytning til boligene, samtidig som et større og mer sammensatt leke- og aktivitetsområde etableres i et offentlig tilgjengelig parkareal.

Bestemmelsene stiller krav om at parken skal utformes som et offentlig rekreasjonsområde med soner for ulike typer aktivitet og tilrettelegges for bruk av alle aldersgrupper. Det stilles krav om at ulike nivåer og nedtrapping mot vannet skal gi et varierende opplevelsesforløp i relasjon til vann, med vannsport og lek. Innenfor parken skal det tilrettelegges for barn og unge på 6 - 18 år med plass til ballspill og andre arealkrevende aktiviteter. Videre fastsetter bestemmelsene at kanalpromenaden skal opparbeides med robuste og grønne utearealer, variert terreng og vegetasjon i flere sjikt. Kommunedirektøren vurderer at dette samlet vil kunne gi bedre funksjonelle sammenhenger og høyere kvalitet enn en separat og avgrenset områdelekeplass/nærmiljøanlegg. Kombinasjonen av arealer for aktivitet, terrengtilpasning mot vannet, møteplasser samt integrerte leke- og oppholdssoner gir et bredere og mer fleksibelt tilbud enn det som normalt følger av kommuneplanens definisjon av nærmiljøanlegg.

Forslagsstiller har opplyst at det i forbindelse med offentlig ettersyn planlegges et eget medvirkningsopplegg med barn og unge, med fokus på framtidig programmering og aktivisering av Kanalpromenaden. Kommunedirektøren avventer innspillene fra dette opplegget, og vil på bakgrunn av disse vurdere om det er behov for å presisere eller supplere reguleringsbestemmelsene med krav til innhold, funksjoner eller aktivitet i området fram mot sluttbehandling av planen.

Ved å samle det overordnede leke- og aktivitetsprogrammet i et sammenhengende, offentlig parkareal langs vannet, sikres god tilgjengelighet, høy bruksverdi og effektiv arealutnyttelse. Løsningen bidrar også til tydelige bevegelseslinjer, trygge forbindelser og økte opplevelseskvaliteter.

Kommunedirektøren vurderer på denne bakgrunn at Kanalpromenaden med tilhørende park oppfyller kommuneplanens føringer om etablering av nærmiljøanlegg.



Figur 14: Forslag til opparbeidelse av Kanalpromenaden med tilhørende park

10.3.3 Sol/skygge

Kommuneplanen gir føringer om at uteoppholdsarealer skal ha direkte sollys på minimum 50 % av bakkearealet kl. 15.00 ved jevndøgn, alternativt direkte sollys på minst 25 % av bakkearealet i minimum fem timer ved jevndøgn. Sol- og skyggeberegningene i fagrapporten viser at de felles uteoppholdsarealene har mellom 31 og 41 % solbelyst areal på fem ulike tidspunkt ved jevndøgn. Det er i tillegg gjennomført beregninger for hvert kvartal enkeltvis, som dokumenterer at hvert kvartal oppfyller kravet om minimum fem timer sol ved jevndøgn.

Kommuneplanen legger til grunn at solkravet gjelder uteoppholdsarealer på bakkeplan. Inkludering av takterrasser i planforslaget innebærer dermed et avvik fra denne føringen. Kommunedirektøren legger imidlertid vekt på at takterrassene utgjør en begrenset andel av de samlede felles uteoppholdsarealene, om lag 1 620 m², mens uteoppholdsarealer på bakkeplan utgjør om lag 8 850 m². Hoveddelen av felles uteoppholdsarealer er dermed lokalisert på bakkeplan. Sol- og skyggeberegningene viser samtidig at både gårdsrom og takterrasser samlet sett har tilfredsstillende solforhold, selv om planområdet har utfordringer knyttet til terreng, orientering og omkringliggende bebyggelse. Variasjon i bygningshøyder og bebyggelsens plassering bidrar til bedre lysforhold på tvers av kvartalene, og terrasserte løsninger i gårdsrommene gjør at deler av utearealene får sol selv når andre arealer ligger i skygge. Kommunedirektøren vurderer på denne bakgrunn at planforslaget

samlet sett ivaretar formålet bak kommuneplanens solkrav. Bruk av takterrasser som supplement til uteoppholdsarealer på bakkeplan anses som akseptabelt i dette tilfellet, både fordi hovedtyngden av uteoppholdsarealene ligger på bakkeplan og fordi takterrassene bidrar til å sikre tilgang til solfylte oppholdsarealer.

Kommuneplanens bestemmelser stiller krav om at lekeplasser skal ha gode lys- og solforhold, samt mulighet for skygge. Nærlekeplassene er plassert sentralt i gårdsrommene og vil dermed ha tilsvarende sol- og skyggeforhold som øvrige uteoppholdsarealer i planområdet. Kommunedirektøren registrerer at enkelte lekearealer, som følge av planområdets beliggenhet og omkringliggende bebyggelse, vil kunne ligge i skygge deler av dagen. Planforslaget legger imidlertid opp til gode og sammenhengende interne forbindelser mellom gårdsrommene, slik at beboerne enkelt kan bevege seg mellom ulike uteoppholds- og lekearealer. Dette gir mulighet for å oppsøke lekeplasser med mer sol når andre arealer er skyggefulle. Kommunedirektøren vurderer på denne bakgrunn at sol- og skyggeforholdene for nærlekeplassene samlet sett er tilfredsstillende og i tråd med kommuneplanens krav.

Sol- og skyggediagrammene viser at bebyggelsen på Kanalbredden ikke vil gi skyggevirking på Scanrope Nord ved vårjevndøgn 21. mars kl. 15:00. Planområdet ligger sørøst for Scanrope Nord, noe som innebærer at eventuell skygge på andre tidspunkt vil være svært begrenset. Tilsvarende gjelder for boligbebyggelsen langs Solveien.

Uteoppholdsarealene ved Færder videregående skole ligger sør for planområdet og vil derfor i liten grad bli berørt av skygge fra ny bebyggelse. Skyggevirking mot skolens uteområder vil i hovedsak kunne oppstå sent på ettermiddagen og kvelden, mens skolens bruk av utearealer primært skjer på dagtid.

Også bebyggelsen i Færderkvartalet ligger sør for planområdet. Ved vårjevndøgn påvirkes denne ikke av skygge fra Kanalbredden, ettersom solen står og går ned i sørvest. Sol- og skyggediagrammene viser videre at bebyggelsen i planområdet ved sommersolverv ikke gir skyggevirking mot Færderkvartalet kl. 15, men noe skygge kan forekomme mot fasader på nærmeste bebyggelse rundt kl. 18. Bakgårdsarealene i Færderkvartalet påvirkes ikke.

Planområdets orientering og terrengfall innebærer samlet sett at ny bebyggelse på Kanalbredden i hovedsak kaster skygge på eget område, og i begrenset grad påvirker omkringliggende bebyggelse og uteoppholdsarealer.

10.3.4 Støy

Veitrafikkstøy

Planområdet er ikke omfattet av avklaringssone for støy og luftkvalitet i kommuneplanens arealdel, og det forutsettes derfor at planen sikrer overholdelse av kommuneplanens bestemmelser § 10 om støy. Dette innebærer blant annet krav om dokumentasjon på at alle boenheter får en stille side der anbefalte grenseverdier for ny støyfølsom bebyggelse i T-1442, tabell 2, er tilfredsstillt.

Planområdet berøres av både gul og rød støysone som følge av veitrafikken på Solveien. Den planlagte bebyggelsen er imidlertid plassert slik at den ligger like utenfor rød støysone, mens den gule støysonen i hovedsak fanges opp av den første husrekken mot veien. Begrensende deler av gul sone strekker seg videre inn i planområdet, langs tverrforbindelsene og ved enkelte gavlfasader. Støynivåene innebærer at det må etableres en kombinasjon av bygningsmessige tiltak, plangrep og eventuelt skjerming for å sikre tilfredsstillende bokvalitet.

Støyrapporten, utarbeidet av Akustikk konsult (sist revidert 20.02.2026), redegjør for tre hovedalternativer for håndtering av trafikkstøy fra Solveien, som i hovedsak skiller seg fra hverandre ved omfanget av skjerming mot veien. I alternativet uten støyskjerm er det lagt til grunn at støy håndteres gjennom bebyggelsens plassering og lokale bygningsnære tiltak. Denne løsningen gir god visuell og fysisk kontakt mellom bebyggelsen og Solveien, men medfører at balkonger og fasader i første husrekke får relativt høye støynivåer. For at kravene til støy skal oppfylles, må balkonger mot

veien innglasses helt eller delvis, mens mindre utsatte balkonger kan skjermes med tette rekkverk. Løsningen gir stor åpenhet mot gaten og ivaretar siktlinjer fra bakenforliggende områder gjennom tverrforbindelsene og ned mot Kanalen, men innebærer også at de private uteoppholdsarealene for boliger i første etasje ut mot Solveien får støyyverdier over anbefalte grenseverdier.

I alternativet med lokale skjermes mellom byggene etableres støyskjerming i tverrforbindelsene mellom husrekkene mot Solveien. Skjermene reduserer støynivået på deler av utearealene og i noen grad på tilstøtende balkonger, og gir bedre forhold for enkelte felles uteoppholdsarealer mellom byggene. Samtidig viser støyrapporten at slike lokale skjermes ikke er tilstrekkelige til å etablere en stille side for alle boligene, og at de mest utsatte balkongene i første husrekke fortsatt vil ha behov for innglassing. Alternativet gir noe bedre støyforhold enn løsningen uten skjerm, men medfører fortsatt betydelige bygningsmessige tiltak på fasadene. Oppstykkede støyskjermes i tverrforbindelsene vil i tillegg stenge for visuell kontakt mellom Kanalen og bakenforliggende områder, og i mindre grad invitere allmennheten til å bruke forbindelsene gjennom området.

Det tredje alternativet innebærer etablering av en sammenhengende støyskjerm langs Solveien, med en høyde på om lag to meter over veibanen. Denne løsningen gir den største støyreduksjonen samlet sett, og gjør det mulig å oppnå stille side for boligene i første etasje i bebyggelsen mot veien. For balkonger i høyere etasjer er effekten mer begrenset, og disse må fortsatt håndteres med lokale tiltak som innglassing eller skjerming. En kontinuerlig støyskjerm gir dermed større fleksibilitet i planløsningene i de nederste etasjene og bedrer støyforholdene på nærliggende utearealer, men innebærer samtidig et tydelig fysisk og visuelt element langs Solveien som vil påvirke gatemiljøet og kontakten mellom bakenforliggende områder og Kanalen, negativt.

I planforslaget legger forslagsstiller til grunn alternativet uten etablering av sammenhengende støyskjerm langs Solveien. Valget begrunnes med ønsket om å ivareta planområdets overordnede by- og stedsmessige kvaliteter, særlig ambisjonen om åpne og tilgjengelige tverrforbindelser mellom Solveien og kanalområdet. Det argumenteres for at en to meter høy støyskjerm vil gi en avvisende fasade mot Solveien, stenge viktige siktlinjer og redusere kontakten på tvers av området mellom Solveien og Kanalen. Etablering av støyskjerm vil i tillegg redusere solforholdene for de private uteoppholdsarealene på bakkeplan langs Solveien. Alternativet fordrer støytiltak som innglassing av balkonger, og at en lav prosentandel av boenhetene innenfor planområdet tillates oppført med dempet fasade som erstatning for stille side.

Reguleringsbestemmelsene er fulgt opp med juridisk bindende krav som skal sikre at hensynet til støy ivaretas. Det er fastsatt at ingen boliger kan plasseres i rød støysone, og at alle boenheter som hovedregel skal ha en stille side. Videre åpnes det for at høyst 5 prosent av boligene kan ha dempet fasade der stille side ikke kan etableres, og bare dersom det samtidig stilles krav om kompensierende kvaliteter som vestvendt balkong, balansert ventilasjon med mulighet for forsert lufting via stille side, tilrettelegging for utvendig solavskjerming og tilgang til felles uteoppholdsarealer på bakkeplan og takterrasse utenfor gul støysone. I faktiske tall innebærer dette at blant de ca. 134 boenhetene som er påvirket av gul støysone, vil ca. 25 boenheter få dempet fasade som erstatning for stille side.

Kommunedirektøren legger en streng vurdering til grunn ved vurdering av støy, og mener i utgangspunktet at støy skal løses gjennom overordnede plangrep og bygningsstruktur, i tråd med føringene i T-1442. Det presiseres at løsningen uten støyskjerm stiller store krav til hvordan byggene utformes og hvordan støy håndteres på fasader og balkonger. Samtidig vurderes det at hensynet til sentrale plangrep veier tungt i denne saken. Planens hovedidé er å etablere åpne og sammenhengende forbindelser mellom bakenforliggende boligområder, Solveien og kanalområdet, og dette grepet anses som avgjørende for å oppnå et godt bymiljø, tilgjengelige byrom og en tydelig kobling mellom bakenforliggende boligområde, gate og kanalpromenaden. En sammenhengende støyskjerm langs Solveien vil i betydelig grad motvirke disse ambisjonene ved å etablere en fysisk og visuell barriere som svekker tverrforbindelsene og opplevelsen av åpenhet og mulighet for ferdsel gjennom planområdet.

Kommunedirektøren ser at støyrapporten viser relativt små forskjeller mellom alternativene når det gjelder hvor mange balkonger som må innglasses for å tilfredsstille støykravene. Også ved etablering av en sammenhengende støyskjerm langs Solveien vil balkonger i de øvre etasjene i første husrekke mot Solveien ha behov for innglassing. Den vesentligste forskjellen mellom alternativene gjelder i hovedsak første etasje i første husrekke, som vil få private forhager hvor grenseverdiene ikke er tilfredsstilt. Fravær av støyskjerm vil imidlertid gi betydelig bedre solforhold, da nødvendig høyde på støyskjermen langs Solveien kaster skygge på de samme uteoppholdsarealene.

Kommunedirektøren vurderer samlet sett at fordelene ved å opprettholde et åpent og inviterende område uten støyskjerm bør tillegges avgjørende vekt, særlig når en støyskjerm i hovedsak vil ha betydning for boliger i første etasje. Planforslaget sikrer at de boligene som berøres av støy, gis kompenserende kvaliteter som samlet vurderes som gode. Forhager som overskrider gjeldende grenseverdier kan ikke medregnes i arealregnskapet for uteoppholdsareal, og kommer dermed i tillegg til de ordinære kravene. Berørte boliger vil derfor ha tilgang til øvrige, skjermede felles uteoppholdsarealer og takterrasser hvor grenseverdiene er tilfredsstilt.

Kommunedirektøren vurderer samlet at støy kan håndteres på en forsvarlig måte uten etablering av støyskjerm langs Solveien, gjennom planlagt bebyggelsesstruktur, bygningsmessige tiltak og juridisk bindende krav til kompenserende kvaliteter. Det vurderes at hensynet til åpne forbindelser, bymiljø og tilgjengelighet derfor kan gis prioritet.

Øvrige støykilder

Støyrapporten viser at øvrige støykilder ikke vurderes å være et vesentlig problem for planområdet. Musikkstøy fra Foynhaven er beregnet til om lag 40–45 dB i mest utsatt halvtime, blant annet fordi hotellet sør for konsertarenaen gir en skjerming på anslagsvis 3–8 dB, slik at nivået her blir betydelig lavere enn for bebyggelsen lenger nord. Støy fra brannstasjonen vurderes også som uproblematisk, ettersom utrykningslyd ved avgang fra stasjonen er rundt 20 dB lavere enn støyen fra passerende utrykningskjøretøy på Solveien, og derfor ligger godt innenfor det man må forvente i et byområde. Støy fra båthavna er ikke regulert og anses som begrenset, siden aktivitet fra fritidsbåter normalt ikke anses som uønsket lyd.

Støy fra nærmiljøanlegg, varelevering, renovasjon, parkering, pumpestasjon og tekniske installasjoner samt Færder videregående skole er i støyrapporten vurdert å være av marginal betydning. Det er ikke planlagt et særlig støyende nærmiljøanlegg med skateramper, ballbinger og lignende. Ballspill uten vant/binge vil kunne gi unntaksvis overskridelse av støykrav. Varelevering er lagt til et sentralt punkt og vil skje med elektriske kjøretøy, mens renovasjon foregår med ordinær søppelbil, men ikke i et omfang som gir støyproblemer. Trafikken til parkeringskjeller vil ha lav hastighet, og støy fra inn- og utkjøringer håndteres gjennom fasadeisolering i videre prosjektering. Støy fra pumpestasjon og tekniske installasjoner skal prosjekteres i tråd med TEK og NS 8175 og vurderes ikke som utfordrende når nødvendige tiltak gjennomføres. Aktivitet fra Færder videregående skole foregår i hovedsak innendørs, og sporadisk utendørs aktivitet som materialtransport vil ikke komme i konflikt med støykravene for boligene i planområdet.

Kommunedirektøren legger støyrapportens vurderinger til grunn og anser at støy fra øvrige støykilder nevnt over, ikke krever ytterligere avbøtende tiltak.

Bygge- og anleggsstøy

Bygge- og anleggsstøy er vurdert som en midlertidig, men påregnelig belastning i utbyggingsperioden, og skal behandles i tråd med retningslinje T-1442. Det legges til grunn at støyende arbeider som peling, boring, pigging og sprenging skal begrenses til dagtid på hverdager, og at naboer skal varsles ved behov for avvik. Reguleringsbestemmelsene følger dette opp ved å stille krav om at bygge- og anleggsstøy ikke skal overskride grenseverdiene i T-1442/2021. Håndtering av støy i anleggsperioden følges videre opp gjennom krav i bestemmelsene om plan for gjennomføring av anleggsperioden, der støy og hensynet til omkringliggende bebyggelse skal gjøres rede for.

Kommunedirektøren mener at anleggsstøy på denne måten vil håndteres på en forutsigbar måte, og at hensynet til naboene er tilstrekkelig ivaretatt.

10.4 Grønnstruktur og vegetasjon

Kommunedirektøren vurderer at planforslaget legger opp til en stor forbedring av vegetasjonsforholdene i området. Dagens tomt består av en høy andel harde flater, med lite naturlig vegetasjon. Både reguleringsbestemmelsene og øvrig planmateriale viser en tydelig og gjennomgående ambisjon om å etablere et frodig og variert boligområde, der vegetasjon brukes som et aktivt virkemiddel for bokvalitet, naturmangfold og mikroklima. Det følger direkte av reguleringsbestemmelsene at alle uteoppholdsarealer skal gis et frodig uttrykk med variert romdannende vegetasjon i flere sjikt, og at overvann skal brukes som ressurs gjennom regnbed og vannrenner. Bestemmelsene stiller videre tydelige krav om at uteoppholdsarealer skal ha betydelig innslag av trær, engarealer, busksjikt og plantefelt, med konkrete minstekrav til beplantning i både øvre og nedre tverrforbindelser, gatetun og gårdsrom. Det er fastsatt tydelige tallfestede krav til antall trær i ulike deler av planområdet, og jorddybdekrav for små, mellomstore og store trær sikrer at vegetasjonen får gode forutsetninger for etablering og utvikling. Kanalpromenaden vurderes som særlig viktig i denne sammenheng, og planen sikrer at minimum 30 prosent av arealet skal beplantes, og vegetasjonen skal etableres i flere sjikt, inkludert minst 30 små trær og 5 store trær. Vegetasjonen brukes her også for å bryte ned vind, forme lune oppholdsarealer og dermed skape høyere kvalitet på rekreasjonsarealene.

Samlet sett vurderer kommunedirektøren at planforslaget ivaretar, og ikke minst sikrer, vegetasjon på en svært god måte, og at den grønne strukturen i prosjektet vil gi området et stort miljømessig løft.

10.5 Teknisk infrastruktur

10.5.1 Trafikkforhold

Trafikk og mobilitet

Virkinger for trafikk og mobilitet er blant temaene som skal konsekvensutredes og er utredet gjennom mobilitetsplan og trafikkanalyse utarbeidet av Asplan Viak AS (18.02.2025), basert blant annet på trafikknotat fra Rambøll AS (25.04.2024). Utredningene bygger på registreringer av dagens trafikksituasjon, beregninger av nyskapt trafikk fra planområdet og kapasitetsanalyser av det overordnede veinettet. I utredningene er det analysert tre hovedscenarier: dagens situasjon, framtidig situasjon med utbygging av Kanalbredden alene, og en framtidig situasjon der Kanalbredden vurderes sammen med øvrige planlagte boligprosjekter i Tønsberg og Færder kommune. De øvrige utbyggingene som inngår i denne samlede analysen omfatter Kaldnes felt H, Scanrope nord, Færderkvartalet, Banebakken 35 og Medusatomba i Tønsberg kommune, samt Borgheim sentrumskvartalet, Brua og Guttormsens gartneri i Færder kommune. På grunn av den lange tidshorisonten og usikkerheten ved utbyggingen av Kaldnes vest, er prosjektet utelatt i analysen. For alle scenarier er trafikkavviklingen i morgen- og ettermiddagsrushet vurdert særskilt, med hovedfokus på rundkjøringen ved Kanalbrua som det mest belastede punktet i veinettet.

Utbyggingen av Kanalbredden, med om lag 510 boenheter og lav parkeringsdekning, er beregnet å generere en årsdøgntrafikk på om lag 1 000 kjøretøy. Trafikkgenereringen er beregnet med utgangspunkt i antall parkeringsplasser og erfaringstall fra sammenlignbare, sentrumsnære boligprosjekter. Det er ikke lagt til rette for parkering til næring, og næringsarealene forutsettes derfor ikke å generere biltrafikk. Hoveddelen av den nyskapte trafikken forventes å benytte adkomst via Banebakken og rundkjøringen ved Kanalbrua, mens en mindre andel vil benytte adkomst fra nord via Kaldnesgaten.

Det er i dag kjente kapasitetsutfordringer i rundkjøringen ved Kanalbrua, spesielt i ettermiddagsrushet, hvor trafikkstrømmen fra Tønsberg mot Nøtterøy dominerer. Dette gir forsinkelser og kø i Banebakken og på Kanalbrua inn mot rundkjøringen, mens øvrige kryss og adkomstpunkter i nærområdet har god trafikkavvikling. I morgenrushet er trafikkbildet preget av høy nordgående trafikk over Kanalbrua mot Tønsberg sentrum. Trafikktellinger og kapasitetsanalyser viser at denne trafikkstrømmen også i dagens situasjon gir noe belastning i rundkjøringen, særlig i Nøtterøveien og delvis i Banebakken.

Planforslaget bidrar med nyskapt trafikk i morgenrushet, hovedsakelig knyttet til arbeidsreiser ut av planområdet. Denne trafikkøkningen fører til noe økt belastning og økte forsinkelser i rundkjøringen sammenlignet med dagens situasjon, særlig for trafikk fra Banebakken inn mot rundkjøringen. Kapasitetsberegningene viser imidlertid at belastningsgraden i morgenrushet fortsatt ligger under kryssets kapasitetsgrense. Kølengdene øker noe, men vurderes å være innenfor tilgjengelig lagringslengde, og det oppstår ikke tilbakeblokkering til tilstøtende kryss. Trafikkavviklingen i morgenrushet vurderes dermed som håndterbar selv med utbygging av Kanalbredden, selv om sårbarheten i systemet øker noe i perioder med maksimal belastning.

I ettermiddagsrushet er situasjonen mer utfordrende, både i dagens situasjon og i framtidig situasjon med planforslaget. Trafikkstrømmen er da i hovedsak sørgående fra Tønsberg mot Nøtterøy, noe som gjør det vanskeligere for bilister å komme ut fra Banebakken, siden de må vente på ledige luker i den mest trafikkerte retningen. Dette medfører allerede i dag merkbare forsinkelser og kø i Banebakken. Analysene viser at utbyggingen av Kanalbredden gir en økning på om lag 2 prosent i samlet trafikkmengde i rundkjøringen. Denne økningen fører til ytterligere forsinkelser og lengre kø i Banebakken, med kølengder som i perioder kan nærme seg 80 meter. Det er imidlertid tilstrekkelig avstand mellom rundkjøringen og nærmeste kryss vestover til at køen kan lagres uten at det oppstår tilbakeblokkering i veinettet. Trafikken på Kanalbrua opplever også økte forsinkelser inn mot rundkjøringen, men analysene viser at dette heller ikke fører til tilbakeblokkering nord for krysset når kun planområdet inngår i beregningene.

Når planområdet vurderes isolert, viser både morgen- og ettermiddagsanalysene at trafikkøkningen gir merkbar, men begrenset forverring av trafikkavviklingen i rushperiodene, uten at kryssets teoretiske kapasitet overskrides. Planområdet alene vurderes derfor ikke å utløse behov for kapasitetsøkende tiltak i det overordnede veinettet, selv om trafikkavviklingen i rushperioder blir noe mer anstrengt enn i dagens situasjon. Det er først når nyskapt trafikk fra flere planlagte boligprosjekter i Tønsberg og Færder legges til at rundkjøringen ved Kanalbrua framstår som tilnærmet overbelastet i rushperiodene, særlig i ettermiddagsrushet. I en slik samlet utbyggingssituasjon viser analysene at køene i Banebakken kan bli betydelig lengre og i perioder nå bussholdeplassen ved Færder videregående skole, og at også Nøtterøveien og Kanalbrua kan få køer med begrenset fremkommelighet. Det er videre vist til at en framtidig fastlandsforbindelse fra Nøtterøy vil kunne redusere trafikken over Kanalbrua og bedre kapasiteten i det overordnede veisystemet, men denne er ikke lagt til grunn i analysene på grunn av usikkerhet knyttet til tidspunkt for etablering.

Det er ikke vurdert kapasitetsøkende tiltak i rundkjøringen ved Kanalbrua, da kryssets beliggenhet nær kanal og bru gjør slike løsninger arealkrevende, lite attraktive for myke trafikanter og i strid med nullvekstmålet for personbiltrafikk. I stedet legger mobilitetsplanen vekt på tiltak som fremmer miljøvennlige transportformer og endret reisemiddelbruk, og som dermed kan redusere belastningen i veinettet. Det vises til at noe kødannelse i rushtidsperioder må påregnes i sentrumsnære byområder. En framtidig fastlandsforbindelse fra Nøtterøy vil samtidig kunne avlaste rundkjøringen ved Kanalbrua og redusere de samlede trafikale konsekvensene av ny utbygging.

Kommunedirektøren vurderer at planforslaget vil medføre en viss økning i trafikkbelastningen i et allerede presset trafikksystem, særlig i rushtidsperiodene, men at bidraget fra Kanalbredden isolert sett er begrenset. Trafikale utfordringer vurderes i hovedsak å være knyttet til samlet utbygging i området rundt Kanalbrua og tilgrensende deler av Tønsberg og lenger ut i Færder, og ikke til planområdet alene. Det anses ikke hensiktsmessig å møte disse utfordringene med kapasitetsøkende

vegtiltak, verken av hensyn til bymiljø, myke trafikanter eller mål om nullvekst i personbiltrafikken. Kommunedirektøren legger derfor vekt på planforslagets mobilitetsgrep, med lav parkeringsdekning og god tilrettelegging for gange, sykkel og kollektivtransport. Samlet sett vurderes de trafikale konsekvensene som akseptable og ikke til hinder for gjennomføring av planen, selv om noe økt kødannelse i rushtid må påregnes.

Et nytt boligområde med om lag 500 nye boenheter på sørsiden av Kanalen vil imidlertid innebære økt bruk av gangbrua. Med planforslagets sentrale beliggenhet og lave parkeringsdekning legges det opp til økt bruk av grønne transportformer, og det forventes en økning i gang- og sykkeltrafikk over gangbrua. Den isolerte merbelastningen som følger av planforslaget er ikke utredet.

Det fremgår av vurderinger hentet fra rapporten *Tønsberg Kanalbru - Kaldnes bru*, utført av Aas-Jakobsen på vegne av Statens vegvesen (16.05.18), at "*Antall myke trafikanter som krysser brua i oktober 2016 er i snitt 2600 i døgnet. I forhold til vegnormalen burde brua med denne mengden trafikanter vært 5 meter bred. Gitt befolkningsvekst, fortetting i sentrum og nullvekst i personbiltransport bør bruas bredde dobles*". Tellingene er gamle og burde gjennomføres på nytt. Kommunedirektøren vil gjøre en nærmere vurdering av problemstillingen frem mot en eventuell sluttbehandling, og i ytterste konsekvens vurdere å stille rekkefølgekrav om utvidelse av gangbrua som følge av det økte antallet gående og syklende en realisering av planforslaget vil medføre.

Adkomst og bilparkering

Planområdet har to mulige adkomster for biltrafikk: én fra nordvest via Kaldnesgaten, og én fra sørøst via Banebakken. Begge adkomstene er en del av gjeldende reguleringsplaner for Scanrope Nord og Færderkvartalet. Hovedadkomsten er planlagt fra sør, via Banebakken, hvor det i dag er etablert en rundkjøring. Adkomst til parkeringskjellere skjer direkte etter adkomst inn i planområdet. Det nordre feltet vil ha adkomst fra nord, mens de øvrige feltene vil ha adkomst fra sør. Dette tilsier omtrent 38 p-plasser fra nord, og rundt 275 p-plasser fra sør. Det vil ikke være mulighet for gjennomkjøring i planområdet, med unntak av nødetater, hjemmetjeneste og renovasjon. Kommunedirektøren vurderer adkomstløsningene som gode, og mener det er svært positivt at biltrafikk sluses direkte ned i p-kjellere og at det unngås kjøring inne i selve boligområdet.

Innenfor område #21 stiller kommuneplanen krav om mellom 0,2 og 0,5 parkeringsplasser per bolig for boenheter under 50 m², og mellom 0,5 og 1,0 plasser per bolig for boenheter over 50 m². I planforslaget er parkeringsdekningen lagt lavt, men innenfor føringer i arealdelen, med et maks. krav på 0,6 per boenhet og et minimumskrav på 0,5, uavhengig av leilighetsstørrelse. Planforslaget legger opp til totalt om lag 310 bilparkeringsplasser i parkeringskjellere for cirka 510 boenheter, noe som gir en samlet parkeringsdekning på rundt 0,6 plasser per boenhet. Det er ikke lagt til rette for parkering på terreng inne i planområdet med unntak av plasser avsatt til kommunens hjemmehjelpstjeneste.

Kommunedirektøren vurderer at parkeringsdekningen er tilpasset planområdets sentrale beliggenhet og som et egnet virkemiddel for å begrense bilbruk og støtte opp under bærekraftig mobilitet.

Kollektiv, gange og sykkel

Planområdet har en sentral beliggenhet langs Kanalen, med svært god tilgjengelighet for gange, sykkel og kollektivtransport. Området har et godt kollektivtilbud med hyppige bussavganger, samt et sammenhengende gang- og sykkelveinett som gir korte avstander til bysentrum og andre viktige målpunkt. Dette gir gode forutsetninger for å redusere bilavhengigheten i området og støtte opp under nullvekstmålet for personbiltrafikk.

Planforslaget legger til rette for begrenset bilbruk gjennom en kombinasjon av lav parkeringsdekning, rask innkjøring til parkeringskjellere, bilfrie interne gater og høy kvalitet på sykkelparkering. Flere av boligene har ikke parkeringskjeller direkte under bygget, noe som innebærer noe gangavstand til bilen, mens sykkelparkeringen er plassert nær innganger og viktige målpunkt. Erfaring viser at slike grep bidrar til redusert bilbruk og til at flere velger gange og sykkel til daglige gjøremål i nærområdet.

Kommuneplanen krever minst 2 sykkelplasser per boenhet. Disse skal være under tak og ha mulighet for å låses fast. Reguleringsbestemmelsene stiller krav om minimum 2 sykkelplasser per boenhet for ordinære boliger, og minimum 1 sykkelplass per boenhet for studentboliger. For øvrige formål, herunder offentlig eller privat tjenesteyting, forretning og bevertning, er krever reguleringsbestemmelsene 2 sykkelplasser per 100 m² bruksareal (BRA). Det stilles videre krav til utformingen av sykkelparkeringen ved at sykler skal kunne låses fast til oppstillingsplassene, og at minst halvparten av sykkelplassene skal være under tak. Det tillates at én sykkelplass per boenhet etableres i bod, forutsatt at bodarealet økes med 1,2 m² per boenhet.

Kommunedirektøren vurderer det som akseptabelt å tillate at én sykkelparkeringsplass per boenhet kan etableres i bod, forutsatt at bodarealet utvides tilsvarende, selv om kommuneplanens bestemmelser i utgangspunktet ikke åpner for sykkelparkering i bod. Løsningen tar høyde for dagens bruksmønster, hvor mange beboere eier kostbare sykler som har behov for trygg og låsbar oppbevaring. Muligheten for å plassere sykler i bod kan for mange gi et bedre alternativ enn å oppbevare dem i leilighet eller på balkong, og kan bidra til økt bruk av sykkel i hverdagen. Samtidig opprettholdes tilgjengelig sykkelparkering på terreng og fellesarealer, slik at kravet til lett tilgjengelig sykkelparkering ivaretas. Reguleringsbestemmelsene åpner videre for etablering av sykkelverksted som en mulig del av beboernes innendørs fellesarealer, men det er ikke stilt krav om at et slikt tilbud skal etableres og løsningen er dermed ikke sikret i planen.

Den sammenhengende kanalpromenaden og utvidelsen av gang- og sykkelanlegg langs Solveien bidrar til å styrke de miljøvennlige transportformene, også utover selve planområdet. Den interkommunale kommunedelplanen for gange, sykkel og kollektivtransport prioriterer utvidelse av sykkelvei med fortau langs fylkesvei 3098 (Solveien), og dette er fulgt opp i planforslaget. Sykkelvei med fortau er regulert langs plangrensen mot Solveien, og opparbeidelsen er sikret gjennom rekkefølgebestemmelser. Planforslaget legger til grunn etappevis opparbeidelse av gang- og sykkelanlegget. Dette er ikke i samsvar med Vestfold fylkeskommunes innspill ved varsel om planoppstart, hvor det ble forutsatt at anlegget skulle være ferdig opparbeidet før første brukstillatelse. Forslagsstiller har imidlertid redegjort for at grunnforholdene i området er krevende, og at etappevis gjennomføring er nødvendig for å kunne ivareta hensynet til sikker og forsvarlig utbygging. Kommunedirektøren vurderer på denne bakgrunn at valgt løsning er hensiktsmessig.

Vestfold fylkeskommune har også pekt på behovet for en sammenhengende forbindelse mellom Kanalbrua og gangbrua over Kanalen, i området der Kanalbredden møter Færder videregående skole og den nye reperbanen. Kommunedirektøren viser til at reguleringsbestemmelsene stiller krav om etablering av en midlertidig, sammenhengende gangtrasé fra tidspunkt for igangsettingstillatelse for første bolig innenfor planområdet. Videre er etablering av en varig gangforbindelse (oppgradert gangbro) fra planområdet over til reperbanen sikret gjennom reguleringsbestemmelsene, og denne skal opparbeides i forbindelse med ferdigstilling av Kystparken.

Nærmeste bussholdeplasser ligger i Kaldnesgaten/Banebakken, hvor bussrutene 116A og 116B, med trasé Skallevoll–Borghheim/Kaldnes, har høy frekvens med avganger hvert 10. minutt fram til kl. 18 og deretter hvert 20. minutt fram til kl. 24. Rask og trygg adkomst til kollektivholdeplassene er ivaretatt gjennom bilfrie tverrforbindelser i planområdet. I en framtidig situasjon med ny fastlandsforbindelse mellom Tønsberg og Nøtterøy og stenging av Nedre Langgate, er det planlagt å legge busstrasé i Nedre Langgate, noe som vil styrke kollektivtilbudet på nordsiden av Kanalen ytterligere.

Kommunedirektøren vurderer at planområdet har svært gode forutsetninger for kollektivbruk, gange og sykkel, og at planforslagets mobilitetsgrep samlet sett gir et godt grunnlag for å redusere bilbruk.

Skipsleia

Skipsleia forbi planområdet er ikke definert som hoved- eller biled, men benyttes fortsatt av både yrkesskip og fritidsbåter. Planforslaget ivaretar hensynet til sikker ferdsel gjennom reguleringsbestemmelser om blant annet krav til redningsstiger, redningsbøyer, snublelister langs kaikanten, belysning som er rettet ned mot bakken, og forbud mot fortøyning og bading. Fri sikt til

fyrlykt Kaldnes (Oc RG) er ivaretatt. Det søndre sjøområdet ligger grunt og nær leden. Området kan derfor i enkelte situasjoner fungere som nødmanøvreringsområde for større fartøy dersom det for eksempel oppstår problemer med Kanalbrua. Som følge av dette er nye tiltak i sjø begrenset til grunne områder nær land, og plassering av flytekonstruksjoner er justert for å redusere risiko for konflikt med skipstrafikken.

Kommunedirektøren vurderer at hensynet til skipsleia er tilstrekkelig ivaretatt, og at planforslaget gir en akseptabel løsning sett opp mot eksisterende trafikk- og sikkerhetsforhold i kanalen.

10.5.2 Overvannshåndtering

Løsninger for overvannshåndtering fremgår av kommunalteknisk plan utarbeidet av Envidan (28.04.2026) og bygger på den nasjonale tretrinnsmodellen for håndtering av overvann. Utgangspunktet er at overvann i størst mulig grad skal håndteres lokalt, samtidig som området sikres mot skader ved kraftige og ekstreme regnhendelser. Løsningene er tilpasset områdets beliggenhet nært sjøen, eksisterende konstruksjoner og dokumenterte grunnforhold med begrenset evne til å ta opp vann i grunnen.

I første trinn legges det til rette for at overvann fra vanlige og hyppige regnhendelser håndteres gjennom grønne og permeable flater. Planområdet får en vesentlig større andel grønne overflater enn i dagens situasjon, der området i hovedsak består av tette flater. Selv om eksisterende betongdekke og parkeringskjeller innebærer at infiltrasjon dypt ned i grunnen i liten grad er mulig, er løsningene utformet slik at vann kan tas opp og midlertidig lagres i de øverste jordlagene. Dette bidrar til redusert og mer kontrollert avrenning, i tillegg til en viss rensing før vannet føres videre.

Andre trinn i tretrinnsmodellen omhandler forsinkelse av overvann ved større regnhendelser. For dette området er det vurdert at etablering av egne fordrøyningsanlegg vil ha begrenset effekt, blant annet fordi planområdet ligger lavt og har direkte avrenning til Kanalen. Avrenning fra området vurderes ikke å påvirke verken vannstand eller miljøtilstand i resipienten i nevneverdig grad. Det er derfor lagt større vekt på tilstrekkelig kapasitet i første trinn og på trygg og kontrollert avledning av overvann videre.

Tredje trinn tar for seg håndtering av sjeldne og ekstreme regnhendelser. I planforslaget er det lagt opp til tydelige og sammenhengende flomveier gjennom området, med naturlig fall fra Solveien og ned mot Kanalen. Flomveiene er utformet slik at overvannet kan ledes kontrollert bort uten å føre til oversvømmelse av bygninger eller skade på infrastruktur, også ved svært kraftige regnhendelser.

Kommunedirektøren vurderer at prinsippene for overvannshåndteringen kan legges til grunn og er tilpasset lokale forhold. Løsningene følger prinsippene i tretrinnsmodellen og innebærer samlet sett en forbedring sammenlignet med dagens situasjon, der store deler av området består av tette flater. Med økt bruk av grønne og permeable flater, kombinert med sikre flomveier for ekstreme regnhendelser, vurderes overvannsløsningene å være tilfredsstillende ivaretatt i planforslaget. Det er imidlertid ikke benyttet Tønsberg kommunes veileder for overvannshåndtering ved gjennomføring av beregninger. Kommunens veileder opererer med annet gjentakintervall og avrenningskoeffisienter enn hva som er lagt til grunn i beregningene. Tallene må derfor rettes opp i neste revisjon av den kommunaltekniske planen før sluttbehandling av planforslaget.

10.5.3 VA

Ledningsnett

Den kommunaltekniske planen (28.04.2026) dokumenterer hvordan området kan kobles til vann- og avløpssystemet. Beregninger viser at det samlede vannforbruket og avløpsmengden vil ligge på et normalt nivå for et slikt område, også i perioder med høy belastning. Nye rør legges med robuste løsninger for å sikre stabil drift og redusere risiko for skader, særlig på grunn av krevende grunnforhold.

En eksisterende interkommunal pumpestasjon for avløpsvann ligger allerede i området og skal bygges ut og oppgraderes av Tønsberg renseanlegg. Denne har god kapasitet og kan håndtere avløpsvannet fra den nye utbyggingen. Pumpestasjonen er avsatt med eget formål i plankartet, men endelig plassering og detaljer må avklares nærmere med Tønsberg renseanlegg før eventuell sluttbehandling. Dette gjelder også forhold vedrørende adkomst, snumulighet og oppstillingsplass for pumpestasjonen, samt en avklaring av om det er behov for å innta rekkefølgebestemmelser knyttet til oppgradering.

Gjennom området går det i dag en viktig interkommunal spillvannsledning. For å kunne gjennomføre utbyggingen må denne ledningen legges om. Dette er avklart med Tønsberg renseanlegg. Den nye traseen legges delvis under eksisterende faste dekker, slik at ledningen blir godt beskyttet mot skader, samtidig som det fortsatt er mulig å gjennomføre vedlikehold ved behov. En mindre del av området i nordøst vil føre spillvannet til den omlagte interkommunale ledningen via en kommunal forbindelse.

Når det gjelder vannforsyning, planlegges det to tilkoblingspunkter til det kommunale vannettet. Det etableres en sammenhengende vannledning gjennom området, slik at man får vannforsyning fra begge retninger. Dette gir en mer robust løsning og sikrer tilstrekkelig vanntilgang både til vanlig bruk og ved brann. Vanntrykket i området opplyses å være godt og tilstrekkelig for hele planområdet.

Kommunedirektøren vurderer på denne bakgrunn at forhold som berører ledningsnett er tilstrekkelig belyst og ivaretatt til at saken kan fremmes for første gangs behandling. Forhold knyttet til oppgradering av pumpestasjon må imidlertid avklares før planen kan sluttbehandles.

Sirkulære løsninger for gråvann

Utvalg for plan og bygg forutsatte ved behandling av planinitiativet at lokale sirkulære løsninger for håndtering av avløpsvann, herunder gråvann, skulle vurderes. Denne føringen er fulgt opp gjennom flere faglige utredninger. Vurderingene bygger på rapportene *Vurdering av lokale sirkulære løsninger for håndtering av avløpsvann* (Asplan Viak AS, 21.11.2024), *Undersøkelse av infiltrasjonskapasitet i grunnen ved Kanalbredden* (Asplan Viak AS, 21.11.2024), *Kanalbredden – gråvannsvarmevekslere. Utnyttelse av energiresurser i avløpsvann* (Context AS, 30.04.2025) samt *Kanalbredden – avklaringer knyttet til førstegangsbehandling av planforslaget. Energiresurser i avløpsvann* (Context AS, 29.10.2025).

Asplan Viak AS har vurdert muligheten for lokal infiltrasjon av gråvann som sirkulær løsning. Utredningen bygger på geotekniske undersøkelser, infiltrasjonstester og beregninger av belastning basert på planlagt utbyggingsomfang. Undersøkelsene viser at grunnen i planområdet har svært lav vannledningsevne (målt til om lag 0,15 m/døgn), i kombinasjon med begrenset mektighet av egnede masser og forekomst av forurenset grunn. Basert på dette konkluderes det med at området er lite egnet for infiltrasjon av gråvann, og at det er lite sannsynlig å oppnå effektiv lokal infiltrasjon som sirkulær avløpsløsning. I tillegg pekes det på utfordringer knyttet til godkjenning av private renseanlegg og manglende erfaring med større gråvannsanlegg i urbane områder.

Muligheten for å utnytte energiresurser i gråvann er vurdert av Context AS gjennom analyser av løsninger både knyttet til den enkelte boenhet og felles løsninger på bygningsnivå. Løsninger der varme gjenvinnes direkte fra dusjavløp i den enkelte boenhet vurderes som lite egnet i prosjektet, blant annet fordi bygningene planlegges tilknyttet fjernvarme, med felles varmtvannssystem og høytemperert vann levert fra varmesentral i kjeller. Felles løsninger for gjenvinning av varme fra gråvann på bygningsnivå er vurdert som teknisk mulig, men analysene viser at energibesparelsen og klimagassreduksjonen er begrenset. Samtidig innebærer løsningene økt teknisk kompleksitet, behov for omfattende rørføringer, hyppig vedlikehold og betydelige investerings- og driftskostnader. Med vedlikehold inkludert vurderes det som lite sannsynlig at løsningene kan nedbetales innenfor en normal systemlevetid på 25 år. På denne bakgrunn anbefales slike løsninger ikke for Kanalbredden.

Kommunedirektøren vurderer at planforslaget svarer ut utvalgets føring om å vurdere sirkulære løsninger for gråvann på en grundig og faglig forsvarlig måte. Når løsningene er vurdert og funnet lite

egnet, er det heller ikke grunnlag for å stille krav om slike tiltak i reguleringsbestemmelsene. Kommunedirektøren er i tillegg usikker på hvorvidt kommunen har tilstrekkelig hjemmel til å stille krav om slike løsninger.

10.5.4 Renovasjon og varelevering

Renovasjonskonseptet er utarbeidet av Atsite Landskapsarkitekter (10.02.2025). Renovasjonspunkt for boligbebyggelse er regulert med egne formål i plankartet og plassert sentralt ut mot allmenningen. Reguleringsbestemmelsene sikrer bruk av nedgravde oppsamlingsenheter. Renovasjonskonseptet viser tydelig plassering, dimensjonering og utforming av renovasjonspunktene, og illustrerer at disse integreres i egne torg- og grøntstrukturer. Plasseringene gir god tilgjengelighet for drift uten å skape konflikter med byrom eller hovedbevegelser for gående og syklende. Renovasjonskjøretøy vil få muligheten til å kjøre gjennom planområdet uten å rygge. Dimensjonering av renovasjonsløsning er gjort i henhold til VESARs retningslinjer, og ingen boenheter vil ha mer enn 100 meter fra ytterdør til felles renovasjonspunkt.

Kommunedirektøren vurderer at renovasjonsløsninger for boligbebyggelse er tilfredsstillende ivaretatt i planforslaget.

Planforslaget beskriver at renovasjonsløsninger for offentlig eller privat tjenesteyting planlegges etablert med containere inne i bebyggelsen. For varelevering foreslås det tilrettelagt for to vareleveringspunkter, henholdsvis ved hovedadkomsten fra syd (GT3), og innenfor GT2 ved Kranhallen. Varene forutsettes distribuert videre fra disse to punktene ved bruk av for eksempel traller.

Kommunedirektøren mener foreslåtte løsninger for renovasjon og varelevering for offentlig og privat tjenesteyting bør vurderes nærmere frem mot en sluttbehandling, da kanalpromenaden (o_PA) ikke vil bli brøytet vinterstid.

10.5.5 Kaianlegg

Kanalpromenaden foreslås regulert til offentlig park og er forutsatt overtatt av kommunen. Eksisterende kaikonstruksjon skal videreføres, men kommunedirektøren har per i dag ikke tilstrekkelig kunnskap om den tekniske tilstanden til anlegget. Dersom planforslaget fremmes for sluttbehandling, vurderer kommunedirektøren det som nødvendig å supplere reguleringsbestemmelsene med krav til kvalitet og funksjon for kaianlegget. Dette vil gi kommunen et tilstrekkelig rettslig grunnlag for å stille krav til tilstand, sikkerhet og ytelse ved eventuell fremtidig overtakelse.

Det legges til grunn at en kommende utbyggingsavtale skal regulere den videre oppfølgingen av dette, herunder krav om forundersøkelser og tilstandskartlegging, eventuelle krav om uavhengig tredjepartskontroll, samt levering av nødvendig FDV-dokumentasjon.

10.5.6 Behov for revisjon av kommunalteknisk plan

Kommunedirektøren har vurdert at kommunaltekniske forhold er tilstrekkelig belyst til at saken kan legges frem for første gangs behandling. Den kommunaltekniske planen har imidlertid enkelte mangler som må avklares før en eventuell sluttbehandling. Dersom planforslaget legges ut til offentlig ettersyn vil kommunedirektøren be om supplerende dokumentasjon fra forslagsstiller for kommunaltekniske forhold som ikke er tilstrekkelig belyst, og deretter vurdere behovet for justeringer i plankart og/eller bestemmelser. Dette omfatter blant annet overvannsberegninger, forhold knyttet til oppgradering av pumpestasjon og kjøreadkomst til kanalpromenaden/løsninger for varelevering og renovasjon for næringslokaler.

10.6 Kulturminner og kulturmiljø

10.6.1 Automatisk fredete og nyere tids kulturminner innenfor planområdet

Grunnlaget for vurderingene av kulturminner er Odel Rådgivning AS sin rapport «*Kulturminner og kulturmiljø – Kanalbredden*» datert 13.11.2024. Rapporten viser at det ikke er registrert automatisk fredede kulturminner på land innenfor planområdet. Området har gjennom lang tid vært preget av industriell virksomhet med omfattende inngrep som rivning, utfylling, mudring og ombygging, noe som har medført at potensialet for bevarte arkeologiske kulturminner vurderes som lavt, både på land og i strandsonen. I sjøområdet er det registrert ett skipsfunn bestående av to bunnstokker. Funnet har status uten vern og vurderes å være av nyere dato. Gjentatte mudringer og utfyllinger i Kanalen siden 1800-tallet har i stor grad svekket bevaringsforholdene, og sannsynligheten for ytterligere automatisk fredede kulturminner vurderes som begrenset. Planområdet ligger i ytterkant av influensområdet til Teie bygrunn og Tønsberg middelalderby, men det er ikke påvist konflikt mellom disse kulturminnene og planforslaget.

Det finnes verken forskrifts- eller vedtaksfredete kulturminner eller bygninger med formell vernestatus innenfor planområdet. Den historiske reperbanen, som tidligere lå på området, ble revet på 1990-tallet og er i dag delvis rekonstruert på naboeiendommen til Tønsberg kystkultursenter. Den eksisterende bygningsmassen består hovedsakelig av industri- og lagerbygninger oppført fra 1960-tallet og frem til begynnelsen av 2000-tallet. Bygningene vurderes å ha lav eller ingen verneverdi som enkeltobjekter, men området har kulturhistorisk verdi knyttet til sin lange og sammenhengende bruk til industri og næringsvirksomhet. Enkelte tekniske og industrielle elementer, som kraner og kaianlegg, vurderes å ha betydning som del av et samlet industri- og havnemiljø.

Kommunedirektøren legger Odel Rådgivning AS sin utredning til grunn og vurderer at planforslaget ivaretar hensynet til kulturminner på en tilfredsstillende måte. Det er ingen registrerte automatisk fredede kulturminner innenfor planområdet, og risikoen for uoppdagede funn anses som lav. Områdets betydning som del av Tønsbergs maritime og industrielle historie er imidlertid viktig. Den sosiokulturelle stedsanalysen understøtter dette og viser at mange som svarte på undersøkelsen vektlegger industrihistorien som en viktig del av områdets identitet. Planforslaget legger til rette for å videreføre og synliggjøre denne historien gjennom bevaring og aktiv bruk av utvalgte industrielle elementer, særlig kranbygget og kranene, som fungerer som viktige identitetsmarkører i bybildet. I tillegg legger planforslaget til grunn en arkitektonisk tilnærming som henter inspirasjon fra Tønsberg historiske bryggebebyggelse og industrikarakteren fra det tidligere Scanrope-anlegget. Kommunedirektøren vurderer samlet sett at planforslaget gir en god balanse mellom kulturhistoriske hensyn og bymessig transformasjon.

Det er viktig at kranbygget gis en tilgjengelig og hensiktsmessig funksjon i den videre utviklingen av området, og inngår som en integrert del av det offentlige byrommet langs kanalpromenaden. Kommunedirektøren vurderer at det ligger utenfor reguleringsplanens rammer å fastsette endelig bruk, utover det som følger av arealformålet *privat og offentlig tjenesteyting*. Forslagsstiller har opplyst at det i forbindelse med offentlig ettersyn planlegges et utvidet medvirkningsopplegg, som blant annet vil omfatte diskusjon om fremtidig bruk av kranbygget. Kommunedirektøren er svært positiv til dette, da en bredere medvirkning enn ordinær varsling kan bidra til økt engasjement og gi verdifulle innspill og ideer til byggets videre bruk.

10.6.2 Kulturmiljø - influensområde

Planområdet ligger i influensområdet til flere sentrale kulturmiljøer i Tønsberg, herunder Tønsberg middelalderby med Slottsfjellet (Tunsberghus) som nasjonalt landemerke, Haugar som nasjonalt viktig kulturmiljø med automatisk fredede gravhauger, kulturlandskap og institusjonsbebyggelse (Haugar kunstmuseum), Brygga og den historiske havnefronten, inkludert Foynegården, som et sammenhengende og verneverdig maritimt bymiljø, Teie hovedgård som omfatter Teie bygrunn og Oslobispens gård, Tønsberg kystkultursenter med gjenreist del av reperbanen som formidler industri- og sjøfartshistorie, samt Kanalbrua som et viktig historisk og infrastrukturelt element i bylandskapet langs Kanalen.

Vurderinger av hensynet til de sentrale kulturmiljøene i influensområdet er utarbeidet av Odel Rådgivning AS, og er dokumentert i rapporten "*Vurdering av mulig påvirkning av nær- og*

fjernvirkning tilknyttet "Kanalbredden", sist revidert 27.03.2026. I utredningen konkluderes det med at tiltaket vil medføre visuelle endringer i deler av influensområdet, særlig i de nære byrommene langs Kanalen og i tilknytning til Brygga, Foynegården og Kanalbrua, der nye bygningsvolumer kan påvirke lokale siktlinjer og den romlige sammenhengen mellom bebyggelse og sjøfront. Samtidig vurderes påvirkningen på nasjonalt viktige kulturminner som Slottsfjellet og Haugar som ubetydelig. For Brygga, Foynegården og Kanalbrua anses påvirkningen som noe forringet, men begrenset til lokale visuelle forhold. Odel Rådgivning AS konkluderer samlet med at tiltaket vil gi avgrensede visuelle endringer i bymiljøet, uten å påvirke Tønsbergs overordnede bysilhuett eller de kulturhistoriske hovedstrukturene, og at de sentrale kulturmiljøene fortsatt vil fremstå som intakte og lesbare i sin historiske kontekst.

Etter kommunedirektørens vurdering ivaretar planforslaget i hovedsak hensynet til kulturmiljøene i influensområdet på en forsvarlig måte. Utredningen viser at tiltaket vil medføre visuelle endringer, men at påvirkningen på nasjonalt viktige kulturmiljøer som Slottsfjellet og Haugar er ubetydelig. Samtidig vurderer kommunedirektøren at de foreslåtte byggehøydene samlet sett gir en for sterk visuell virkning i bylandskapet, særlig sett i lys av planområdets eksponerte beliggenhet langs Kanalen og i sammenheng med regulerte byggehøyder for fremtidig bebyggelse i tilgrensende områder. Kommunedirektøren viser til avsnitt 10.2.4 om byggehøyder for nærmere vurdering av dette forholdet.

10.7 Folkehelse

10.7.1 Luftkvalitet

Spredningsberegningene som Norconsult (06.05.2025) har utført viser at området er egnet for boligformål, men at det bør legges vekt på enkelte avbøtende tiltak for å sikre best mulig luftkvalitet. Det anbefales at luftinntak og ventilasjon ikke plasseres mot Solveien, hvor det forekommer mindre soner med noe forhøyede verdier, og at inntak i stedet legges høyt eller på motsatt side av bygningene for å redusere eksponering. Videre bør byggenes utforming bidra til å skjerme mot luftforurensning fra nærliggende veier, og beplantning langs Solveien kan ha en positiv effekt ved å filtrere luft og skape avstand til trafikken. Det må også påregnes lokale støvplager i anleggsperioden, og tiltak for å begrense støvspredning bør vurderes og gjennomføres, særlig på tørre og vindfulle dager.

Kommunedirektøren vurderer at luftkvaliteten er tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget. Bestemmelsene sikrer relevante avbøtende tiltak for å redusere eksponering mot luftforurensning fra nærliggende veier. Byggenes plassering og utforming bidrar til skjerming av utearealer, og etablering av trekke mot Solveien vil ytterligere forbedre luftkvaliteten. Plassering av luftinntak og ventilasjon vil følge kravene i TEK17, og kommunedirektøren vurderer at dette samlet gir et godt grunnlag for å sikre tilfredsstillende luftkvalitet for fremtidige beboere.

10.7.2 Bading i sjø

Det kom inn mange innspill i medvirkningsprosessen for Kanalen som byrom, og til den sosiokulturelle stedsanalysen, som omhandler ønske om bademuligheter. Som det pekes på i rapporten fra Kanalen som byrom, er det mange forhold som må vurderes dersom dette skal være aktuelt. Scanropetomta er vist som et av flere mulige steder for lokalisering av et sjøbad, uten at det er gjort ytterligere utredninger på hvorvidt plasseringen er egnet.

Sikkerhet er viktig i et område med mye aktivitet på vannet. Planområdet er lokalisert i en del av Kanalen hvor det er trangt, og båt- og skipstrafikk trafikkerer hyppig, spesielt sommerstid. Kommunedirektøren fraråder derfor at det tilrettelegges for bading av sikkerhetsmessige årsaker. Sikkerheten langs kanalen er for øvrig ivaretatt gjennom krav i reguleringsbestemmelsene om redningsstiger, redningsbøyer, snublelister og nedadrettet belysning. Disse tiltakene vurderes som viktige for å redusere risiko for ulykker knyttet til ferdsel nær vann.

10.7.3 Støy

Støy er vurdert under 9.5.3.

10.7.4 Friluftsliv

Kommunedirektøren vurderer at planforslaget vil gi et betydelig løft for friluftslivet i området. Den sosiokulturelle stedsanalysen viser at bruken av nærområdet i dag er sterkt konsentrert rundt «brorunden», Teieskogen og andre tilstøtende rekreasjonsområder, mens planområdet fremstår som en barriere med manglende tilgjengelighet til sjøen og få muligheter for opphold og aktivitet. Analysen peker også på et tydelig ønske i befolkningen om sammenhengende ferdsel langs vannet og flere tilgjengelige møteplasser og grøntområder.

Planforslaget følger opp dette ved å åpne området og legge til rette for en sammenhengende kanalpromenade med universell tilgjengelighet, samt tverrforbindelser som åpner det bakenforliggende området mot Kanalen. Dette vil knytte eksisterende friluftsområder bedre sammen og styrke mulighetene for både hverdagsaktivitet og rekreasjon langs sjøfronten. Videre etableres nye uteoppholdsarealer, lekearealer og grøntområder som er tilgjengelige for allmennheten. Reguleringsbestemmelsene sikrer at utearealene skal ha høy kvalitet og fungere for ulike aldersgrupper og aktivitetsnivåer.

Rekkefølgebestemmelsene stiller krav om etablering av en midlertidig gangforbindelse langs Kanalen før det kan gis første igangsettingstillatelse for boligbebyggelse. Etter kommunedirektørens vurdering er dette et svært viktig grep, ettersom utbyggingen vil pågå over mange år og kanalpromenaden, slik den er forutsatt opparbeidet, må ferdigstilles etappevis. En tidlig etablering av en midlertidig gangforbindelse vil bidra til å åpne området for allmennheten og gi befolkningen et tilbud om sammenhengende ferdsel langs Kanalen på et så tidlig tidspunkt som mulig. Rekkefølgebestemmelsene sikrer videre at Kystparken, som utgjør den sørøstligste delen av kanalpromenaden innenfor planområdet, skal være ferdig opparbeidet før det kan gis midlertidig brukstillatelse for mer enn 80 boenheter. Antallet boenheter innebærer at utbygger i praksis kan ferdigstille ett kvartal før kravet utløses. Kommunedirektøren vurderer kravet som hensiktsmessig, da parken vil gi et viktig tilbud i en tidlig fase av utbyggingen for både beboere, elever ved Færder videregående skole og allmennheten for øvrig. Øvrige uteoppholdsarealer, tverrforbindelser og gatetun er sikret opparbeidet etappevis gjennom rekkefølgebestemmelser knyttet til brukstillatelse for de respektive tilgrensende boligfeltene.

I planforslaget er kanalpromenaden regulert som offentlig park og forutsatt å være i offentlig eie, mens tverrforbindelsene og allmenningen er planlagt som felles private arealer. Samtidig er disse strukturene ment å fungere som viktige ferdselsårer for allmennheten gjennom planområdet. For å sikre varig og forutsigbar allmenn ferdselsrett vurderer kommunedirektøren at det bør opprettes og tinglyses rett til ferdsel i tverrforbindelsene og langs allmenningen. En slik løsning vil bidra til å ivareta allmennhetens interesser og sikre tilgjengelighet i tråd med planens intensjoner, uavhengig av fremtidige eierskifter eller organisering av privat fellesareal. Det er avklart med forslagsstiller at allmenn ferdsel skal tinglyses. Forholdet skal ivaretas som del av utbyggingsavtale hvor tidspunkt for tinglysning avtales nærmere.

Kommunedirektøren vurderer at planforslaget samlet sett vil forbedre forholdene for friluftsliv betydelig sammenlignet med dagens situasjon. Åpningen av sjøfronten og etablering av nye møteplasser og grøntarealer vil gjøre området mer tilgjengelig og attraktivt for allmenn bruk, og styrker sammenhengen mellom viktige rekreasjonsområder langs Kanalen.



Figur 15: Utsnitt av temakart "Bevegelsesruter fritid og rekreasjon", Sosiokulturell stedsanalyse (26.01.21). "Brorunden" kommer tydelig frem i kartet som viser fritid- og rekreasjonsbevegelse. I dag går bevegelsen på utsiden av Scanropetomta.

10.7.5 Trafikksikkerhet

Planforslaget er utformet med en tydelig prioritering av myke trafikanter. All kjørende trafikk ledes inn i parkeringskjellere via adkomst fra sør og nord, og interne forbindelser og allmenningen holdes bilfrie. Dette reduserer faren for konflikt mellom gående, syklende og kjørende betydelig. Renovasjonskjøretøy vil kunne kjøre gjennom planområdet og på denne måten unngå rygging. Langs Solveien etableres et bredere og mer trafikksikkert gang- og sykkel felt, som styrker trygg ferdsel langs den trafikerte gaten. Kommunedirektøren vurderer at trafikksikkerheten er tilfredsstillende ivaretatt i planforslaget.

10.7.6 Universell utforming

Planforslaget legger til rette for gode løsninger for universell utforming gjennom krav i reguleringsbestemmelsene om tilgjengelige gangforbindelser og universelt utformede felles utearealer. Dette er særlig viktig i et område som i dag fremstår som utilgjengelig og avstengt. Etableringen av en sammenhengende og universelt utformet promenade langs sjøen vurderes som et betydelig løft for tilgjengeligheten, og vil åpne området for mange brukergrupper, inkludert eldre, småbarnsfamilier og personer med redusert mobilitet.

Terrenget faller fra om lag kote +10 og ned mot Kanalen, og plangrepet tar hensyn til dette ved å trappe bebyggelse og uteområder ned mot kanalpromenaden. Tverrforbindelsene (UTE1–5) utgjør viktige ferdselsårer som skal sikre siktlinjer og tilgjengelig ferdsel mellom bakenforliggende boligområder og kanalpromenaden. På grunn av fallende terreng er det utfordrende å etablere universelt utformede forbindelser på tvers av området. Reguleringsbestemmelsene stiller imidlertid krav om at UTE1 skal være universelt utformet, noe kommunedirektøren vurderer som et svært positivt og viktig grep.

Videre legger planen til rette for tilgjengelige møteplasser, grøntområder og uteoppholdsarealer. Det stilles i tillegg konkrete krav i bestemmelsene som skal sikre aldersvennlige boliger. Disse kravene er nærmere omtalt i avsnitt 10.13 om Tønsbergtrappa.

Kommunedirektøren vurderer samlet at planforslaget ivaretar prinsippene for universell utforming på en tilfredsstillende måte, og at de foreslåtte løsningene vil gi et mer inkluderende og tilgjengelig byområde langs Kanalen.

10.7.7 Forurensning

Forurensning i grunnen inngår som et av temaene som skal konsekvensutredes. Grunnteknikk AS har gjennomført miljøtekniske undersøkelser innenfor planområdet, som er et tidligere industriområde med historisk tauproduksjon. Totalt er det tatt prøver i 27 punkter. Det er påvist beskjeden forurensning i tilstandsklasse 2–4 i enkelte masser, hovedsakelig PAH og tungmetaller. I to punkter er oljeforurensning registrert i tilstandsklasse 4. Det fremgår av rapporten at dersom boliger etableres direkte på grunn, overstiges akseptkriteriene i ett ytterligere punkt. Under eksisterende bygg er det antatt begrenset fyllmassemektighet, og det er ikke indikasjoner på skjulte forurensningskilder.

Kommunedirektøren vurderer at det er gjennomført tilstrekkelige miljøtekniske undersøkelser av planområdet på reguleringsnivå, at forurensningssituasjonen er godt dokumentert og gir et tilstrekkelig grunnlag for videre håndtering i byggesaksfasen. Reguleringsbestemmelsene fastsetter at det skal gjennomføres miljøtekniske grunnundersøkelser for å få klarlagt omfanget og betydningen av eventuell forurensning i grunnen der terrenginngrepet er planlagt. Dersom det påvises forurensning stiller forurensningsforskriften videre krav til tiltak, og tiltaksplan for de planlagte arbeidene. Kommunedirektøren mener at dette sikrer forsvarlig håndtering av grunnforurensning i videre faser.

10.7.8 Kriminalitetsforebygging

I planforslaget er det lagt vekt på å skape trygge og oversiktlige områder med grep som fremmer aktivitet, tilstedeværelse og gode visuelle forbindelser. Det legges til rette for oppholdssoner med møblering, som inviterer til bruk gjennom hele dagen. I følge planbeskrivelsen er målsetningen å skape eierskap og sosial kontroll blant beboerne, noe som reduserer risiko for uønsket aktivitet. Boliger og utadrettede funksjoner i første etasje bidrar til innsyn og aktivitet mot fellesarealer og gangforbindelser, også på kveldstid. I tillegg er det lagt vekt på god belysning, robuste materialer og tydelig avgrensning mellom offentlige, halvprivate og private arealer.

Kommunedirektøren vurderer at planforslaget ivaretar hensynet til kriminalitetsforebygging på en tilfredsstillende måte.

10.7.9 Lysforurensning

I kommuneplanen er det gitt føringer om at belysning skal fremme trygg ferdsel og tilgjengelighet, samtidig som unødig belysning unngås. Reguleringsbestemmelsene inneholder konkrete krav til belysning langs kaikanten for å unngå blinding og sikre trygg ferdsel, i tillegg til krav som skal sikre at planområdet ivaretar hensyn til lysforurensning. Etter kommunedirektørens vurdering er hensynet til lysforurensning og belysning sikret på en tilfredsstillende måte.

10.8 Naturfare

10.8.1 Områdestabilitet

Jf. referat fra oppstartsmøte skal temaet grunnforhold/områdestabilitet inngå i konsekvensutredningen. Det er registrert kvikkleireområder i Solveien, og mindre deler av eiendommen mot nord og syd ligger innenfor et utløpsområde. Områdestabilitet er utredet av Grunnteknikk AS (28.03.2022). Vurderingen er gjort i henhold til NVEs retningslinjer (Flom og skredfare i arealplaner 2011_02), og NVEs kvikkleireveileder (Sikkerhet mot kvikkleireskred 1/2019). Disse oppfyller krav om sikker byggegrunn i forhold til PBL og Teknisk forskrift (TEK17). Grunnteknikk AS konkluderer med at områdestabiliteten for planområdet er tilfredsstillende:

"Nordre ende av tomta berører et utløpsområde for skred i faresone «Kaldnes». Tiltaksområdet berører ikke løснеområdet og beregningsmessig sikkerhet er tilfredsstillende. Områdestabilitet er tilfredsstillende for nordre del. Søndre ende av tomta berører et utløpsområde for skred i faresone «Teieparken». Tiltaksområdet berører ikke løснеområdet og beregningsmessig sikkerhet er tilfredsstillende. Områdestabilitet er tilfredsstillende for søndre del.

For resterende og hoveddelen av tomta gjelder; Grunnundersøkelser vest for Solveien har ikke påvist kvikkleire eller masser med sprøbruddegenskaper. Tomta ligger ikke i et utløpsområde. Det er ikke et mulig løsneområde mot Kanalen og beregninger viser tilfredsstillende sikkerhet mot Kanalen med $F > 1,9$ i dagens situasjon. Områdestabiliteten er tilfredsstillende".

Grunnteknikk har i notat (19.12.24) gjort geotekniske innspill/vurderinger for fundamentering av ny bebyggelse, og terrengarbeider/opparbeidelse av utomhus terreng. Av sluttcommentarene fremkommer følgende:

"All bebyggelse skal fundamenteres på peler til fjell og vil således være lite setningsutsatt. Utomhusarealene vil imidlertid kunne få noe setninger, spesielt i områder der det i dag ikke er betongdekker. Det må derfor planlegges for setningsutjevne tiltak ved inngangspartier og overganger mellom ulike fundamenteringsløsninger. Setningsplater bør etableres ved utsatte områder som eksempelvis dører, porter og innkjøring til p-kjellere. Det er krevende grunnforhold på tomta og alle løsninger må detaljprosjekteres i samråd med geoteknisk sakkyndig."

Krav om at alle løsninger må detaljprosjekteres av geoteknisk fagkyndig er inntatt i bestemmelsene. De to mindre arealene som utgjør utløpsområder, er avsatt som hensynssone ras- og skredfare i plankartet.

Kommunedirektøren vurderer at områdestabiliteten innenfor planområdet er tilstrekkelig dokumentert, og at planområdets utfordringer med hensyn til lokal stabilitet er tilfredsstillende sikret i bestemmelsene.

10.8.2 Flomfare

Planområdet ligger delvis under kote +2,0 og omfattes av hensynssone for flomfare (H320), hvor deler av området er utsatt for stormflo med 200-års gjentaksintervall. Kommunens temakart viser at stormflo kan nå arealer innenfor planområdet.

Tidligere utredninger for nærliggende planer (Banebakken 35, Scanrope nord og Færderkvartalet) har lagt kote +2,7 som laveste gulvnivå, og nyere flomberegninger viser at 200-års stormflo inkludert havnivåstigning vil ligge lavere enn dette (beregnet til kote +2,16 ved Kaldnes). Planforslaget følger opp kommunens krav i kommuneplanens § 42, og fastsetter at bygninger ikke kan plasseres lavere enn kote +2,7 for overkant gulv i 1. etasje. Dette er i tråd med gjeldende sikkerhetsnivå og vurderes som tilstrekkelig for å ivareta både dagens og framtidig stormflonivå.

NVE identifiserer også flomfare knyttet til overflateavrenning fra bekkedraget fra Teie. Den kommunaltekniske planen viser at dette bekkedraget kan føre med seg store vannmengder ved kraftig regn, og at vannet i slike situasjoner kan finne vei ned mot planområdet. For å håndtere dette er det lagt inn en trygg flomtrasé gjennom området, der vannet ledes via adkomstveien til pumpestasjonen og videre ut i bryggeområdet mot sjøen, slik at det ikke går inn mot bebyggelse eller utearealer. Flomtraséen er vist med bestemmelsesområde #3 i plankartet med tilhørende bestemmelse om at det innenfor dette området skal sikres flomvei.

Overvann håndteres for øvrig etter tretrinnsstrategien, der infiltrasjon og fordrøyning løses i grønne dekker og regnbed. På grunn av nærheten til sjø er det ikke krav til trinn 2-fordrøyning, men sikre flomveier ivaretas i planforslaget. Det ligger ingen historiske bekker innenfor planområdet eller større overvannsledninger som er aktuelle for gjenåpning.

Kommunedirektøren vurderer at planforslaget håndterer flom- og stormfloproblematikk på en tilfredsstillende måte. Kravet om minimum kote +2,7 for bygg sikrer mot fremtidige klimaendringer og havnivåstigning, og løsninger for overvann reduserer risiko for lokal oversvømmelse.

10.9 Miljø, natur og klima

10.9.1 Naturmangfold

Planområdet ligger i et område som over lang tid har vært brukt til industri, og som er sterkt preget av tidligere utbygging. Det er derfor begrenset med naturområder på land innenfor planområdet. Naturmangfoldkartleggingen er utført av NaturRestaurering AS (04.05.2024). Kartleggingen bygger på en kombinasjon av eksisterende datagrunnlag og egne feltundersøkelser. Offentlige databaser som Artskart, Naturbase, Økologiske grunnkart og Vann-nett er gjennomgått, med søk utført 24.04.2024. I tillegg er det lagt til grunn historiske flyfoto og tidligere befaringer.

Kartleggingen viser at det ikke finnes terrestriske (landbaserte) naturtyper med særskilt verdi innenfor planområdet. De grønneste områdene ligger langs Kaldnesgata, der det blant annet finnes enkelte mindre asketrær. Ask er vurdert som sterkt truet på Norsk rødliste. Rapporten presiserer at disse asketrærne ikke fremstår som spesielt store eller verdifulle hver for seg. Innenfor planområdet er det registrert flere fremmede plantearter, og særlig parkslirekne trekkes fram som problematisk fordi den sprer seg lett og kan være vanskelig å bekjempe. Det er i tillegg registrert flere rødlistede fugler innenfor planområdet og i influenssonen, mest relevant er fiskemåke og gråmåke som begge trolig har brukt de store takarealene som hekkeområde.

Den marine kartleggingen omfatter et sjøareal på om lag 20 000 m² og viser at området i hovedsak består av bløtbunn, med noe stein nær land og faste konstruksjoner som brygger og pilarer. Området er tydelig preget av menneskelig påvirkning. Det er registrert et variert, men i hovedsak vanlig marint artsmangfold, dominert av blåskjell og fremmedarten stillehavsøsters. I tillegg er det funnet blant annet flatøsters, blæretang, krepsdyr, bunndyr og flere fiskearter. Det ble ikke påvist rødlistede marine arter i kartleggingen. Det er registrert enkelte individer av ålegress, men ingen sammenhengende enger, selv om funn av løse plantedeler indikerer forekomst av ålegressenger i nærliggende områder. Naturtypen «østersforekomst» etter DN-håndbok 19 er registrert i kanalen utenfor tiltaksområdet og er gitt lokal verdi (C-verdi), samtidig som rapporten peker på usikkerhet knyttet til både avgrensning og tetthet av forekomsten.

Planområdet berører den sterkt modifiserte vannforekomsten Kanalen, som er klassifisert med dårlig økologisk potensial og dårlig kjemisk tilstand. Rapporten vurderer at det planlagte tiltaket ikke vil forhindre oppnåelse av gjeldende miljømål etter vannforskriften, forutsatt at avbøtende tiltak gjennomføres og at avrenning fra anleggs- og driftsfase kontrolleres. Samlet sett konkluderer NaturRestaurering AS med at kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet i og rundt planområdet er godt, og at området i dag har begrensede terrestriske naturverdier og et allerede sterkt påvirket marint miljø, slik at den samlede belastningen på naturmangfoldet ikke forventes å endres vesentlig som følge av planforslaget.

Rapporten anbefaler at utbyggingen gjennomføres med strenge krav til arealbruk og god planlegging i anleggsfasen for å begrense skade på naturmangfold på land og i sjø. Overvann bør håndteres gjennom blågrønne løsninger for å redusere avrenning til sjø, og strandkant og tidevannssone bør restaureres der de blir berørt. Det anbefales å bevare stedegen vegetasjon der det er mulig, gjenbruke masser, benytte stedegne plantearter og bekjempe fremmede arter, særlig parkslirekne. Videre bør forurensning og utfylling i sjø unngås, siltgardiner og beredskapsrutiner etableres i anleggsfasen, og overgangen mellom land og vann utformes mer variert. Rapporten peker også på restaurering og kompensasjonstiltak, som istandsetting av strandsonen og muligheten for å etablere nye marine strukturer, som viktige grep for å forbedre naturmangfoldet sammenliknet med dagens situasjon.

Kommunedirektøren vurderer at planforslaget i hovedsak følger opp anbefalingene i naturmangfoldsrapporten. Det vurderes som positivt at planforslaget legger til rette for styrking av grønnstruktur gjennom grønne gårdsrom, sammenhengende uteoppholdsarealer og krav til beplantning i flere sjikt. Det stilles også krav i reguleringsbestemmelsene om bruk av stedegne og pollinatorvennlige planter, samt tiltak som insekthotell og lignende. Naturmangfoldsrapporten anbefaler i tillegg tydelige tiltak for å hindre spredning av fremmede arter, særlig parkslirekne. Kommunedirektøren vurderer det som positivt at dette er fulgt opp gjennom reguleringsbestemmelser som stiller krav til tiltak mot fremmede arter ved utbygging, og som forplikter tiltakshaver til å forebygge videre spredning i anleggsfasen.

Når det gjelder asketrærne i grøntområdet langs Kaldnesgata på vestsiden av planområdet, opplyser forslagsstiller om at det er foretatt kapping av trær fra kanten av gang- og sykkelveien og nedover i skråningen. Dette gjelder både ask og andre treslag som lønn og hassel. Bilder viser at aska har skutt nye skudd denne våren. Det opplyses om at det ikke ble observert store asketrær, kun flere stammer med skudd/fjorårsskudd. Som følge av at gang- og sykkelveien skal utvides, og uteområdene/gårdsrommene planlegges lagt på samme nivå, må skråningen og vegetasjonen fjernes. På bakgrunn av at trærne i naturmangfoldrapporten ikke er vurdert som spesielt store eller verdifulle, mener kommunedirektøren at tap av de aktuelle asketrærne er en akseptabel konsekvens av planforslaget.

Videre følger planforslaget opp rapportens anbefalinger om å begrense ytterligere inngrep i sjø gjennom at det ikke legges opp til utfylling i sjø eller etablering av nye, arealkrevende konstruksjoner i vannforekomsten. Dette bidrar til å unngå ytterligere belastning på et sjøområde som allerede er klassifisert som sterkt modifisert med dårlig økologisk og kjemisk tilstand. Planforslaget følger også opp anbefalingene om å redusere påvirkning fra avrenning ved å stille krav til lokal og blågrønn overvannshåndtering, noe som er viktig for å hindre forurensning til kanalen både i anleggs- og driftsfase. Overvann håndteres gjennom grønne og permeable flater samt interne flomveier, noe som gir rensing før avrenning til resipient. Tiltak for å redusere faren for forurensning av avrenning av finpartikler til sjøen, skal inngå i plan for gjennomføring av anleggsperioden.

Når det gjelder anbefalingen om å etablere mer varierte og naturbaserte overganger mellom land og vann, legger planforslaget imidlertid ikke opp til vesentlig mykere løsninger som strandsoner eller tilsvarende naturbaserte overganger enn hva som finnes innenfor planområdet i dag. Forslagsstiller har vurdert muligheten for å trekke vannflaten lengre inn på området, men har prioritert å bevare eksisterende betongdekker. Dette er begrunnet med at fjerning eller skjæring av det massive betongdekket vil føre til betydelige miljømessige konsekvenser, særlig knyttet til økte klimagassutslipp. Det planlegges imidlertid å beholde eksisterende overgang mellom land og vann i parken som grenser til repperbanen og Færder vgs. Her er det i dag en åpning under kaikonstruksjonen som planlegges istandsatt som en tilrettelagt del av parken slik at man kan sitte lenger inne på området og se vannet som treffer strandkanten under betongdekket. Videre skal den smale stripen av areal mellom repperbanen og planområdet bevares med strandsone som i dag.

Samlet sett vurderer kommunedirektøren at planforslaget følger opp hovedtyngden av anbefalingene i naturmangfoldrapporten og at planforslaget legger til rette for at utbyggingen kan gjennomføres uten vesentlig negativ konsekvens for naturmangfoldet. En rekke krav om beplantning og grøntarealer vil for den landbaserte delen av planområdet, innebære en forbedret situasjon.

Vurdering av planforslaget opp mot naturmangfoldlovens §§ 8-12

§ 8 – Kunnskapsgrunnlaget

Kunnskapsgrunnlaget vurderes som godt og tilstrekkelig. Naturrestaurering AS har gjennomført kartlegginger på land og i sjø og brukt relevante databaser (Artskart, Naturbase, Vann-nett m.m.). Det er dokumentert at planområdet i hovedsak består av et tidligere industriområde med få naturverdier, enkelte asketrær (EN), flere fremmede arter og marine områder dominert av bløtbunn. Det er registrert en lokalt viktig østersforekomst utenfor planområdet og spredte individer av ålegras. Kunnskapsnivået er vurdert som godt nok til å fatte beslutning.

§ 9 – Førre-var-prinsippet

Rapporten vurderer risikoen for alvorlig eller irreversibel skade som lav, ettersom naturmangfoldet innenfor planområdet er begrenset og allerede svært påvirket av tidligere utbygging. De truede asketrærne er små og av lav verdi, og det er ikke registrert rødlistede marine arter. Det største naturmangfoldmessige hensynet gjelder fremmede arter (parkslirekne og stillehavsøsters), men disse er kjente problemarter og kan håndteres gjennom etablerte metoder. Dermed er det ikke behov for å anvende førre-var-prinsippet utover vanlig aktsomhet.

§ 10 – Samlet belastning

Planområdet er fra før sterkt utbygd og har lavt naturinnhold. En ny utbygging vil derfor ikke innebære en vesentlig økning av samlet belastning på naturmangfoldet lokalt. Når avbøtende tiltak gjennomføres, vurderes samlet belastning som omtrent uendret for landmiljøet. For sjøområdet kan tiltaket gi noe ytterligere påvirkning på en allerede modifisert kanal, men påvirkningen vurderes som begrenset og håndterbar, forutsatt at avrenning og tiltak i strandsonen gjennomføres som beskrevet. Det vurderes at planforslaget ikke gir uakseptabel samlet belastning etter § 10.

§ 11 – Kostnader ved miljøforringelse

Tiltakshaver skal dekke kostnadene ved å forhindre miljøforringelse, og planforslaget forutsetter at dette gjøres. Bekjempelse av fremmede arter, nyplanting og tiltak mot avrenning til sjøen er konkrete krav som skal bæres av tiltakshaver.

§ 12 – Miljøforsvarlige driftsmetoder

Rapporten beskriver flere miljøforsvarlige metoder som anbefales, herunder bekjempelse av fremmede arter, bruk av stedege masser og vegetasjon og tiltak for å redusere avrenning til sjø. Disse metodene er gjennomførbare og regnes som miljømessig gode. Konklusjonen er at både anleggs- og driftsfase kan foregå på en miljøforsvarlig måte dersom anbefalte tiltak følges.

Samlet vurdering etter naturmangfoldloven §§ 8–12

Kunnskapsgrunnlaget er godt, risiko for alvorlig skade er lav, samlet belastning er akseptabel, og tiltakshaver kan ved avbøtende tiltak sikre miljøforsvarlig gjennomføring. Planforslaget vurderes derfor å være i samsvar med naturmangfoldlovens krav, og naturmangfoldhensyn anses tilstrekkelig ivare tatt i videre planlegging og gjennomføring.

10.10 Konsekvenser for næringsutvikling

Planforslaget vurderes å ha en positiv effekt på næringsutviklingen i Tønsberg. Prosjektet legger ikke opp til tyngre næringsetableringer som kan konkurrere med sentrum. Dette er i tråd med kommuneplanens strategi om at større kontor- og handelsfunksjoner legges til henholdsvis Korten og Kilen. Selv om prosjektet ikke etablerer større nye næringsarealer, vil en betydelig boligutbygging tett på sentrum styrke kundegrunnlaget for handel, service og kulturtilbud i eksisterende sentrumsområder. Den nye kanalpromenaden og økt aktivitet langs sjøfronten vil samtidig gjøre byen mer attraktiv for besøkende og bidra til økt byliv, noe som indirekte styrker lokale virksomheter.

10.11 Konsekvens for oppnåelse av FNs bærekraftsmål

Klima og miljø

Transformasjon av et allerede utbygd industriområde til et boligområde med høy tetthet bidrar til redusert behov for nye utbyggingsarealer, og dermed mindre press på naturmangfold og urørte arealer andre steder. Høy tetthet i boligmassen gir normalt lavere energiforbruk per boenhet. Den sentrale beliggenheten gir gode forutsetninger for grønn mobilitet, og innbyggerne vil kunne dekke daglige transportbehov uten bruk av privatbil. Dette bidrar til lavere utslipp og redusert miljøbelastning. Planforslagets konsekvenser for klima er for øvrig omtalt og vurdert under *9.12 Effekt for klima*.

Økonomi

Fortetting av en sentrumsnær tidligere industritomt bidrar til bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur og styrker grunnlaget for handel, tjenesteyting og arbeidsplasser i sentrum. Prosjektet legger til rette for attraktive byrom og en offentlig kanalpromenade, noe som kan øke byens

attraktivitet, stimulere til økt aktivitet og gi ringvirkninger for lokalt næringsliv. Høy tetthet og sentral lokalisering gir økonomiske fordeler både for beboere og kommunen. Reduserte transport- og energikostnader kan gi lavere bokostnader, samtidig som effektiv arealbruk kan bidra til mer kostnadseffektive kommunale tjenester.

Sosiale forhold

Planforslaget legger til rette for et inkluderende og tilgjengelig bolig- og byområde. Prosjektet gir et bredt tilbud av møteplasser, offentlig tilgjengelige uteområder og en sammenhengende kanalpromenade, noe som kan styrke trivsel, folkehelse og sosial aktivitet for både beboere og byens innbyggere. Det legges til rette for variasjon i leilighetsstørrelser og fellesløsninger som kan bidra til sosial blanding og gode bomiljøer. Gode gang- og sykkelforbindelser og universell utforming bidrar til at området blir lett tilgjengelig for alle.

Samlet sett vurderer kommunedirektøren at planforslaget støtter opp under FN's bærekraftsmål, særlig innen bærekraftig byutvikling, ansvarlig ressursbruk, klima- og miljøtiltak, og sosial inkludering.

10.12 Effekt for klima

I vedtak av planinitiativ 26.04.2024 forutsatte Utvalg for plan og bygg at planarbeidet skulle vurdere lokale sirkulære løsninger for avløpsvann, integrerte og utslippsfrie energisystemer samt utforming og materialvalg som gir lavt energiforbruk, lavt klimaavtrykk og liten naturbelastning. Vurdering av sirkulære løsninger for avløpsvann er behandlet under avsnitt 10.5.3. *Energibruk og energiløsninger*, hvor også klimagassutslipp og klimatilpasning inngår, er i tillegg et av temaene som inngår i konsekvensutredningen. Nedenfor redegjøres det for planforslagets konsekvenser for klima knyttet til mobilitet, blågrønn struktur, energiløsninger, materialbruk og byggefase.

Planforslagets samlede klimaeffekt er vurdert gjennom klimagassbudsjett utarbeidet av CO2PILOT AS og gjennom miljø- og klimavurderinger utført av Context AS og Spir arkitekter AS (28.04.2025). Vurderingene er strukturert etter hovedtemaene i Oslo kommunes veileder *Kriterier for vurdering av klimakonsekvenser i planprosessen*, og gir et helhetlig bilde av prosjektets bidrag til reduserte klimagassutslipp.

Planforslaget er lokalisert i et etablert sentrumsområde og følger kommunens strategi om fortetting og transformasjon. Dette gir gode forutsetninger for redusert transportbehov og høy andel gange, sykkel og kollektivtransport. Nærhet til kollektivtilbud, sammenhengende gang- og sykkelforbindelser og etablering av kanalpromenade styrker tilgjengeligheten og reduserer bilavhengighet. Reguleringsbestemmelsene åpner for ladepunkter for bil og sykkel. Tiltakene vurderes samlet å bidra positivt til lavere transportrelaterte klimagassutslipp.

Planområdet er i dag sterkt utbygd og uten registrerte naturverdier av nasjonal eller regional betydning. Planforslaget legger likevel til rette for styrking av blågrønn struktur gjennom åpne overvannsløsninger, regnbed, vegeterte buffersoner og bruk av stedstilpasset vegetasjon. Dette bidrar både til klimatilpasning og til å redusere belastningen på marine økosystemer. Overvann håndteres lokalt og åpent i tråd med tre-trinnsstrategien, og eksisterende avrenningslinjer og flomveier er ivarettatt.

Når det gjelder energiløsninger, ligger planområdet innenfor konsesjonsområde for fjernvarme, og planforslaget legger opp til tilknytning til fjernvarmeanlegg basert på fornybar biobrensel, i tråd med kommuneplanens føringer. Samtidig åpner reguleringsbestemmelsene for at alternative løsninger kan benyttes dersom disse dokumenteres å være mer miljøvennlige. Energiproduksjon er ikke detaljutredet på reguleringsnivå, da teknologivalg forventes å utvikles videre i senere faser. OBOS' klima- og miljøstrategi tilsier at lokal energiproduksjon, som for eksempel solceller, vil være aktuelt, og reguleringsbestemmelsene gir nødvendig fleksibilitet for dette.

Utforming og materialvalg er et sentralt grep for å redusere prosjektets klimaavtrykk. En ombrukskartlegging utført av Resirqel (17.03.2023) ligger til grunn for planforslaget, og det legges til

rette for omfattende gjenbruk av eksisterende betongdekker, bryggekanter og enkelte bygningsdeler, herunder kranhall og tromler. Bevaring av eksisterende konstruksjoner gir betydelige klimagassbesparelser og reduserer behovet for grunnarbeid. Videre er det lagt til grunn bruk av lavkarbonbetong og materialer med lave utslipp, samt livsløpsvurderinger (LCA) for å optimalisere både levetid og klimagassutslipp. Byggene planlegges med robuste og fleksible løsninger som legger til rette for fremtidig ombruk og tilpasning.

Klimagassbudsjettet viser en forventet utslippsreduksjon på om lag 55 % sammenlignet med 2020-nivå, i tråd med nasjonale klimamål og Pariskurven. OBOS har egne klimamål som går utover minimumskravene i EU-taksonomien. Ifølge planforslaget vil klimagassberegninger bli videreført i alle prosjektfaser for å sikre måloppnåelse.

Bevaring av eksisterende betongdekker og kaianlegg bidrar også til redusert utslipp i byggefasen, ved at behovet for omfattende grunnarbeid og bruk av anleggsmaskiner reduseres. OBOS har interne mål for utslippsreduksjon på byggeplass. Kommunedirektøren kan ikke se at kommunen har hjemmel til å stille krav om fossilfri byggeplass gjennom reguleringsbestemmelser.

Kommunedirektøren vurderer samlet sett at planforslaget svarer ut Utvalg for plan og bygg sine føringer knyttet til klima. Planforslaget legger til rette for løsninger med lavt klimaavtrykk gjennom lokalisering, mobilitetsgrep, materialbruk, gjenbruk av eksisterende konstruksjoner og fleksible energiløsninger. Samtidig vurderes det ikke som hensiktsmessig eller juridisk adgang til å fastsette detaljerte krav til energisystemer, ombruk eller byggeplassutslipp i reguleringsbestemmelsene.

10.13 Tønsbergtrappa

Tønsbergtrappa er et faglig rammeverk som skal brukes på tvers av kommunalområder og tjenester, som blant annet viser hvordan utbyggingsmønster og stedsutvikling får konsekvenser for fremtidige tjenestebehov og utgifter. Målsettingen er at tidlige tiltak som virker forebyggende og gir minst mulig inngrep i private liv, skal redusere behovet for helse- og omsorgstjenester fra kommunen. Det er en sterk sammenheng mellom bærekraftsmålene om kompakt stedsutvikling, og målene for Tønsbergtrappa. Det er foreløpig ikke utarbeidet tydelige kriterier for denne vurderingen, og det konkrete behovet for tilrettelagte boliger og andre forebyggende tiltak i dette området, er ikke kartlagt. Tønsberg-trappas aller laveste trinn handler om inkluderende lokalsamfunn og helsefremmende hverdagsliv. Kommunedirektøren ser at boligsammensetningen og utformingen av Kanalbredden er potensielt viktige bidrag til å lykkes også i disse aller laveste trinnene. Et viktig mål er at boligmassen gir innbyggerne tilgang på boliger og boformer som gjør det mulig å mestre hverdagen og leve selvstendig i eget hjem.

Ved planlegging av fremtidige boligområder gir kommuneplanens arealdel føringer om å sikre variasjon i boligtyper, boligstørrelser og uteareal, som bidrar til mangfoldige og inkluderende områder. Føringene om variasjon i boligtyper vurderes imidlertid som mindre relevant for sentrumsnære arealer som Kanalbredden. Arealpolitiske føringer tilsier at grå arealer med kort avstand til sentrum skal utnyttes med høy tetthet for å sikre regionen rom for vekst uten å generere unødvendig biltransport og legge beslag på landbruks- eller naturområder. De demografiske endringene som pågår i Tønsberg (og i landet for øvrig) medfører at antallet små husholdninger øker, og at antallet eldre øker. For sammensetningen av boligtyper i kommunen som helhet vil rene leilighetsprosjekter bidra til økt variasjon, ettersom den totale boligmassen er dominert av eneboliger. Variasjon kan også oppnås ved å bygge variasjon i leilighetsstørrelser og eierformer.

Det vil være ulike begrunnelser for å kreve store og små leiligheter ut fra hva de vil bidra til for bomiljøet, boligmarkedet og nabolaget. Et viktig poeng er at det ikke kun blir store eller kun blir små leiligheter. Store leiligheter kan gi mer mangfold og demografisk variasjon fordi de gjør det mulig for barnefamilier å flytte til Kanalbredden. Selv om det er usikkert hvor attraktivt sentrumsnære leiligheter er blant barnefamilier i en Tønsberg-sammenheng per 2026, vil leilighetsstørrelsene prege Kanalbredden i mange år. Om ikke barnefamiliene er blant de som flytter inn i prosjektet ved

ferdigstillelse, kan det bli mer aktuelt senere når boligene omsettes på brukmarkedet eller leies ut. Større leiligheter vil også gi pensjonister som trenger en viss størrelse på boligen når de skal ut av en enebolig alternativer. Ulempen ved større leiligheter er at de vil ha høyere pris og dermed ikke er aktuelle som bolig for folk med lavere kjøpekraft. Større leiligheter vil også gi færre boenheter.

Små leiligheter har fordelen av at de vil koste mindre, både i kjøp og leie. Dette kan igjen gi større mangfold, og gi rom for flere små husholdninger der beboerne har ulik bakgrunn. Demografien på Kaldnes viser en vesentlig yngre befolkning enn i leilighetsprosjekter som ikke på samme måte er koblet på bysentrum. Kanalpromenaden vil koble Kanalbredden til Kaldnesbrua og Tønsberg sentrum, og vil få sentrumsnær beliggenhet i byen. Kanalbredden vil dermed kunne bli et område som også er interessant for yngre innbyggere, mer på linje med Kaldnes enn leiligheter lenger unna sentrum. Kanalbredden har med sin sentrumsnære beliggenhet derfor potensiale til å bli en del av bysentrum og vil være mer attraktivt for unge voksne enn leilighetsprosjekter i område- og lokalsentrene. Små leiligheter gjør dem mer aktuelle for flere førstegangskjøpere og for eldre med lavere kjøpekraft enn de som kjøper dyrere boliger.

Kommunedirektøren har anbefalt at prosjektet stiller krav til minste leilighetsstørrelse, for å sikre et minimum av bokvalitet. Det er i tillegg anbefalt et maks- og et minimumskrav for andelene som de minste leilighetene kan utgjøre. Hensikten er å sikre variasjon ved at ingen leilighetsstørrelser kan utgjøre en dominerende andel av boligmassen. Forslagsstiller har imøtekommet kommunens anbefaling og inntatt følgende krav i reguleringsbestemmelsene: *"Minimum 20 % og maksimum 50 % av leilighetene skal være 30-50 m2 bruksareal (BRA), og minimum 20 % av leilighetene skal være over 80 m2 (BRA)"*. Kommunedirektøren vurderer at et slikt krav vil kunne sikre en god variasjon i leilighetsstørrelser og på den måten rette seg mot ulike målgrupper som igjen vil bidra til et mangfoldig bomiljø innad i planområdet.

Planforslaget tar i tillegg høyde for at prosjektet sannsynligvis vil tiltrekke seg en del eldre beboere. Reguleringsbestemmelsene stiller konkrete krav til tiltak som skal sikre aldersvennlige boliger og gode bokvaliteter for eldre beboere. Dette omfatter blant annet tydelig orienterbarhet gjennom fargekodete og godt merkede innganger, tilrettelegging for lading av elektriske rullestoler og motoriserte hjelpemidler, samt intuitive og kontraststerke betjeningspaneler. Videre stilles det krav til at bad utformes slik at nødvendige hjelpemidler enkelt kan ettermonteres, og at deler av møbleringen i fellesområdene gis en aldersvennlig utforming. Det stilles også krav til felles hager og uteoppholdsarealer som er tilrettelagt for sanselig opplevelse og sosial deltakelse, med fokus på stimulering av syn, hørsel, lukt og berøring. Planforslaget legger til rette for parkering for hjemmetjenesten gjennom konkrete løsninger beskrevet i planbeskrivelsen, hvor det foreslås egne parkeringsplasser i gatetunet med god tilgjengelighet til boligene. I tillegg åpnes det for at parkering for hjemmetjenesten kan løses i parkeringskjeller. Kravet til parkering for hjemmetjenesten er sikret gjennom reguleringsbestemmelsene ved at slik parkering skal vises og avklares i utomhusplan som del av rammesøknaden. Kommunedirektøren vurderer det som svært positivt at slike tiltak er sikret i bindende bestemmelser.

Vedlagt planforslaget foreligger notatet *"Inkluderende boliger for alle livssituasjoner"* som beskriver ulike boligsosiale tiltak og boligprosjekter i regi av Obos. Det er ikke nedfelt krav i bestemmelsene om alternative boformer, som bofelleskap eller egne bokonsepter for eldre. Kommunedirektøren kan imidlertid ikke se at det skal være noe ved planen som hindrer at slike konsepter kan gjennomføres dersom det skulle bli aktuelt å etablere slike på et senere tidspunkt.

Planforslaget sikrer etablering av 450 m2 fellesarealer for beboerne i området, hvor det kan etableres sykkelverksted, samlingslokale, gjestehybler etc. som vil gi beboerne gode supplement til egen bolig. Reguleringsbestemmelsene inneholder egne krav til etablering av studentboliger dersom dette skulle bli aktuelt i fremtiden.

Med hensyn til beliggenhet, boligtypologi, variasjon i leilighetsstørrelser og krav til utforming vurderer kommunedirektøren at prosjektet samlet sett er godt i samsvar med målsetningene i Tønsbergtrappa.

10.14 Konsekvenser for barn og unge

Konsekvenser for barn og unge er et av temaene som inngår i konsekvensutredningen. I planbeskrivelsen er det vurdert omfang, kvalitet og tilgjengelighet til arealer som har betydning for barn og unge i planområdet nærmiljø. Ved vurdering av konsekvenser for barn og unge har også innspillene fra *Kanalen som byrom* fått særlig betydning.

10.14.1 Medvirkning barn og unge

Den sosiokulturelle stedsanalysen, som ble utført spesielt for Scanrope-tomta og nærområdet, gir et bilde av stedets bruk, identitet og interesser. Analysen anbefaler at offentlige rom og fysiske strukturer utformes for alle aldersgrupper, at områder for bevegelse og rekreasjon styrkes, og at identitetsskapende elementer kan gi tilhørighet og trygghet også for yngre brukere. Det fremgår av analysen at barn og unge under 16 år ikke deltok i undersøkelsen, noe som innebærer at deres bruksmønstre og opplevelser ikke er godt representert i denne delen av kunnskapsgrunnlaget.

I arbeidet med *Kanalen som byrom*, som omfattet hele kanalområdet inkludert det aktuelle planområdet, ble det gjennomført en bred og målrettet medvirkningsprosess der barn og unge deltok aktivt. Elever fra Træleborg og Byskogen skole og Færder videregående skole bidro med innspill gjennom barnetråkanalyse og idémyldringsprosesser. I medvirkningsarbeidet kom det tydelige innspill fra barn og unge om behov for flere og mer varierte aktivitets- og oppholdsarealer langs kanalen. De etterlyste særlig gode lekeplasser, arealer for klatrelek og vannlek, samt tilbud som sandstrand, bade- og stupemuligheter, flåtebrygge og trampoliner i vannet. Videre uttrykte de ønske om sosiale møteplasser som sittedoner, små samlingspunkter og et fritidshus for mellomtrinnet, samt lavterskeltilbud som iskiosk og uformelle mattilbud. Innspillene inkluderte også ønsker om mer natur og blomster, frukttrær og grøntarealer, samt trygge og tydelige gang- og sykkelforbindelser.

Flere av ønskene som kom frem i medvirkningen, særlig behovet for lek, aktivitet, trygg ferdsel, møteplasser og kontakt med vannet, er innarbeidet i planforslaget og sikret i kart og bestemmelser. Kanalpromenaden foreslås regulert som et stort offentlig byrom i form av grønnstruktur og park, og skal utformes som et variert og attraktivt rekreasjonsområde der barn og unge kan leke, trene og oppholde seg trygt. Universell tilgjengelighet og en utforming som stimulerer til lavterskelaktivitet følger opp barn og unges ønske om et område som er lett å bruke for alle, året rundt. Planforslaget legger også til rette for å bevare sentrale historiske og identitetsskapende elementer som kranbygget og kabeltromlene, noe barn og unge har uttrykt ønske om å videreføre. Planforslaget legger vesentlig vekt på å sikre gode og varierte uteoppholdsarealer. Nærlekeplassene er plassert tett på boligene, skjermet fra støy og trafikk, og utformes med rom for kreativ lek, bevegelse og sosialt samvær. De grønne gårdsrommene og stinettet mellom kvartalene gir trygge ferdselsmuligheter og naturlige møteplasser, og bidrar til at barn kan bevege seg fritt og på tvers av kvartalene.

Kommunedirektøren vurderer at kravet til medvirkning for barn og unge etter plan- og bygningsloven i hovedsak er ivaretatt gjennom den brede og målrettede medvirkningsprosessen som ble gjennomført i arbeidet med *Kanalen som byrom*, og som omfattet hele kanalområdet, inkludert det aktuelle planområdet. Medvirkningen gir et godt og relevant kunnskapsgrunnlag om barn og unges behov, ønsker og bruk av området. Det legges vekt på at sentrale innspill fra barn og unge i stor grad er hensyntatt i planforslaget, særlig gjennom prioritering av lek, aktivitet, trygge ferdselslinjer, møteplasser og nærkontakt med vannet, og at disse hensynene er fulgt opp i plangrep og bestemmelser. Kommunedirektøren er svært positiv til at forslagsstiller i den videre planprosessen har signalisert et supplerende medvirkningsopplegg for barn og unge i forbindelse med offentlig ettersyn, med særlig fokus på programmering og innhold på kanalpromenaden. Samlet sett vurderer kommunedirektøren at den medvirkningen som allerede er gjennomført, sammen med det planlagte supplerende opplegget, gir gode forutsetninger for at barn og unges interesser blir tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget.

10.14.2 Lekearealer

Kommunedirektøren vurderer at lekearealer er godt belyst og ivaretatt i planforslaget. Transformasjonen av den tidligere avstengte industritomten innebærer at et område som i dag verken brukes eller egner seg for barn og unge, utvikles til en bydel med et variert og trygt oppvekstmiljø. Planforslaget legger til rette for trygge gangforbindelser og sammenhenger mellom Kanalen og Teieskogen, som er et viktig rekreasjonsområde for både barn og familier. Av andre tilbud som finnes innenfor en avstand på 750 meter fra området er blant annet Kaldnes idrettsplass, Bystranda på Kaldnes, Hasselveien aktivitetspark, uteanlegget til Færder videregående skole, Teieparken park og lekeplass og Momentumparken ved Gunnarsbø.

Nærmere vurdering av nye lekearealer internt i området er omtalt i avsnitt 9.5.2 *Lekearealer*.

10.14.3 Skole- og barnehage

Planområdet sokner til Træleborg barneskole og Byskogen ungdomsskole. Vedtatt barnehage- og skolestrukturplan 2023 – 2035 har lagt utbygging av planområdet til grunn og beregningene viser at det er tilfredsstillende skolekapasitet i planperioden. Beregningene viser behov for å øke barnehagekapasiteten i sentrum mot slutten av planperioden. Dette er det tatt høyde for i barnehage- og skolestrukturplanens handlingsprogram som legger til grunn at kapasitetsøkning skal skje gjennom utvidelse av eksisterende barnehager og ikke gjennom etablering av nye.

Gangavstand til Træleborg barneskole er ca. 1,3 km og til Byskogen ungdomsskole ca. 2,9 km. Korteste skolevei til Træleborg barneskole går over Kanalbrua, krysser Ringveien og kan derfor gi utfordringer for de yngste elevene. Kommunedirektøren vurderer imidlertid at planforslaget ikke forverrer dagens situasjon.

11. Alternative løsninger

Utvalget har et stort politisk handlingsrom ved vurderingen av om planforslaget skal fremmes eller ikke. Utvalget kan vektlegge andre føringer og mål, og veie arealbrukshensynene på en annen måte enn det kommunedirektøren har gjort i denne saken.

Kommunedirektøren har ved vurderingen vektlagt at de foreslåtte byggehøydene gir uheldige virkninger for bybildet og landskapsrommet langs Kanalen, særlig sett i sammenheng med planområdets eksponerte beliggenhet og etablerte høyder i tilgrensende reguleringsplaner. Dersom utvalget mener at høydene bør reduseres, må utvalget følge kommunedirektørens innstilling, da det vil medføre behov for justeringer av flere av planforslagets dokumenter.

Dersom utvalget vurderer at de foreslåtte byggehøydene ikke i vesentlig grad utfordrer bybildet, landskapsrommet langs Kanalen eller den visuelle sammenhengen med omkringliggende eksisterende og planlagt bebyggelse, eller at slike hensyn skal tillegges mindre vekt enn planforslagets fordeler, kan utvalget velge å fremme planforslaget.

Følgende vedtakstekst kan da benyttes:

"Tønsberg kommune fremmer forslag til detaljregulering av Kanalbredden (Scanrope), PlanID 3905 20240241, datert 27.03.2026.

Som følge av planforslaget vil overlappende deler av reguleringsplan for Gang- og sykkelvei langs Banebakken, Solveien og Kaldnesgaten, PlanID 3905 65203, bli opphevet.

Fram mot sluttbehandling vil kommunen særlig vurdere:

- *Krav til utforming av kanalpromenaden (o_PA) sett i sammenheng med supplerende medvirkningsopplegg for barn og unge*
- *Krav til kvalitet og funksjon for kaikonstruksjon som skal overtas av kommunen*
- *Kapasitet på gangbrua og eventuelt rekkefølgekrav knyttet til utvidelse av denne*

- *Kommunaltekniske forhold, herunder overvannsberegninger, forhold knyttet til oppgradering av pumpestasjon og kjøreadkomst til kanalpromenaden/løsninger for varelevering og renovasjon for næringslokaler".*

I tråd med god forvaltningspraksis bør et slikt vedtak begrunnes.

Dersom utvalget fremmer planforslaget gjennom å vedta offentlig ettersyn og høring, vil planforslaget bli kunngjort og sendt til berørte parter og instanser. Etter høringsperioden vil kommunedirektøren forberede sluttbehandling. I sluttbehandlingen innstiller utvalget før endelig vedtak i kommunestyret.

12. Økonomiske konsekvenser

Planforslaget innebærer kommunal overtakelse av kanalpromenaden med tilhørende park (o_PA). Dette medfører utgifter for kommunen til fremtidig drift og vedlikehold. Kommunedirektøren vil komme tilbake med nærmere redegjørelse for kostnader dersom planen kommer til sluttbehandling.

13. Konklusjon

Planforslaget for Kanalbredden bygger på et tydelig og gjennomtenkt plangrep og følger i stor grad opp kommuneplanens føringer for sentrumsnær fortetting og transformasjon. Forslaget legger til rette for åpning av et tidligere industriområde og etablering av en sammenhengende kanalpromenade som offentlig byrom, i tråd med de overordnede føringene i mulighetsstudien *Kanalen som byrom*. Planen viser bevisste grep når det gjelder utforming av bebyggelse, forbindelser, grønstruktur og tilgang til vannet, og bidrar til å styrke Kanalens rolle som et sammenhengende og tilgjengelig byrom.

Tema som uteoppholdsarealer, barn og unges interesser, mobilitet, grønstruktur, klima og klimatilpasning, folkehelse, grunnforhold og samfunnssikkerhet er grundig belyst gjennom planbeskrivelse, konsekvensutredning og øvrige utredninger, og er etter kommunedirektørens vurdering tilfredsstillende ivaretatt gjennom plankart og reguleringsbestemmelser. Samtidig vurderer kommunedirektøren at de foreslåtte byggehøydene gir uheldige virkninger for bybildet og landskapsrommet langs Kanalen, særlig sett i sammenheng med planområdets eksponerte beliggenhet og etablerte høyder i tilgrensende reguleringsplaner. På denne bakgrunn kan planforslaget ikke anbefales slik det foreligger.

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget ikke fremmes.

14. Videre behandling

Dersom utvalget ikke fremmer planforslaget gjennom å vedta offentlig ettersyn og høring, vil planprosessen stoppe. Forslagsstiller har mulighet til å fremme et nytt planforslag.

Tønsberg kommune, 12.05.2026

Torunn Årset
kommunalsjef

Elisabet Finne
virksomhetsleder