



Arkivsak-dok. 201100965-32
Arkivkode ---/L01
Saksbehandler Siv Tørudbakken

Saksgang	Møtedato	Sak nr
Hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø	22.04.2014	15/14
Fylkestinget	30.04.2014	19/14

Høring: Konseptvalgutredning (KVU) for helhetlig transportløsning i Tønsberg-regionen.

Sammendrag

KVUen skal avklare prinsipielle løsninger og skal munne ut i en anbefaling av løsning for:

- Ny forbindelse mellom Nøtterøy og fastlandet
- Trafikkløsning for trafikk til og fra byområdet østover over Presterød-området
- Tiltak for kollektivtrafikk, gange og sykkel i byområdet

«Ringvegkonseptet» er det konseptet som leder mest mulig trafikk utenom Tønsberg sentrum og som støtter best opp om de behov og mål som er definert i KVUen. Anbefalingene i KVUen anses å være i tråd med intensjonene i Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA).

Fylkesrådmannens innstilling

1. Etablering av en ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy og Tjøme støttes
2. Det anbefalte «Ringvegkonseptet» som innebærer ny Nøtterøyforbindelse nordover og sikker fremføring av kollektiv og sykkel støttes.
3. Tiltak innenfor områdene Presterød, Teie og Hogsnes finansieres i en fremtidig Bypakke Tønsbergregionen. Tiltak på Tjøme vurderes også som en del av Bypakke Tønsbergregionen.

Tønsberg, 13.03.2014

Egil Johansen
fylkesrådmann

Sverre Høifødt
direktør

Vedlegg: ingen

Innledning:

Kommunene Nøtterøy, Stokke, Tjøme og Tønsberg anmodet Statens vegvesen (brev datert 18.6.2009) om å gjennomføre en konseptvalgutredning av en helhetlig transportløsning for Tønsberg distriktet.

Brevet er basert på vedtak gjort i kommunene Nøtterøy (KS 5/09), Stokke(KS 08/09), Tjøme (KS 13/09) og Tønsberg (BS 031/09) og i Vestfold fylkeskommune (FU 122/09).

Høsten 2010 behandlet alle kommunene og Vestfold fylkeskommune prosjektstyringsplanen for KVVU, Nøtterøy, (KS 68/10), Stokke(KS 51/10), Tjøme (KS 45/10) og Tønsberg (BS 100/10) og VFK (FU 66/10). Her sluttet de seg til planen med noen endringer.

Statens vegvesen opprettet en samarbeidsgruppe for KVVU Tønsbergregionen. Gruppen har bestått av politikere fra Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke kommune, representanter fra Vestfold fylkeskommune, representanter fra administrasjonen i de fire kommunene og fylkeskommunen, næringslivet, handelsstanden, kollektivselskap og frivillige organisasjoner, samt styringsgruppen i prosjektet. Det er gjennomført 4 møter i denne gruppen. I tillegg var det et stort verksted i april 2012 for å sikre riktige målformuleringer for KVVUen

I mars 2011 ble det gjennomført et møte med statssekretæren i Samferdselsdepartementet og ordfører på Nøtterøy og Stokke, Vestfolds fylkesordfører og administrasjon fra Nøtterøy kommune og fylkeskommunen. Tema for møte var KVVU for Tønsbergregionen og viktigheten av lokal forankring og samtidig en rask fremdrift

I løpet av KVVU prosessen sluttet fylkeskommunen seg til samfunnsmålene og de prosjektutløsende behovene (FT 46/12)

Statens vegvesen la 11.11.2013 fram forslaget til Konseptvalgutredning (KVVU) for en helhetlig transportløsning for Tønsberg-regionen, Den offentlige høringsfristen er satt til 1.mai.

Kommunene Nøtterøy (FS 66/12), Stokke(FS 37/12), Tjøme (KS 41/12) og Tønsberg (BS 45/12) og Vestfold fylkeskommune (FT sak 25/12) anmodet Statens vegvesen om å gjennomføre en mulighetsstudie for finansiering av konsepter. Mulighetsstudien ble offentliggjort 10. januar 2014.

Saksutredning:

Kommunene Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke og fylkeskommunen har organisert felles høringsprosess hvor ambisjon er en mest mulig felles uttalelse. Det ble etablert en skrivegruppe med en representant fra hver av kommunene og fylkeskommunen. En felles uttalelse fra berørte kommuner og fylkeskommunen vil ha en større tyngde i regjeringens beslutningsgrunnlag enn om den enkelte kommune avgir ulike uttalelser.

Skrivegruppens medlemmer har vært:

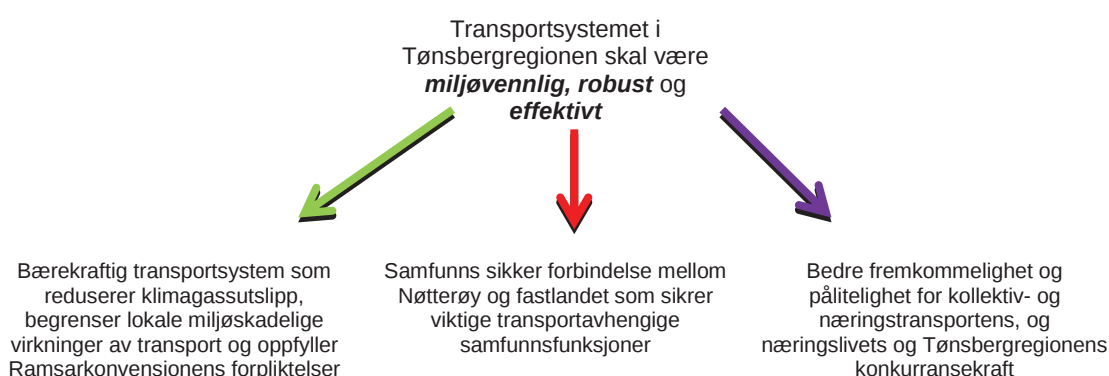
- Morten Lysheim, Stokke kommune
- Per Ole Bing-Jacobsen, Nøtterøy kommune
- Elisabeth Finne, Tønsberg kommune

Jarle Krokeide, Tønsberg kommune
Gunnar Rougnø, Tjøme kommune
Siv Tørudbakken, Fylkeskommunen

Konseptvalgutredningen har pekt ut to områdespesifikke behov som viktige prosjektutløsende:

1. Behov for en robust og samfunnssikker fastlandsforbindelse fra Nøtterøy som sikrer viktige samfunnsfunksjoner. I praksis betyr det at det er behov for et alternativ til Kanalbrua
2. Behov for å håndtere trafikkøkningen fra forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte.

KVUen definerte følgende overordnede målsettinger:



I forbindelse med arbeidet med høringsuttalelsen har det vært gjennomført en rekke møter hvor Statens vegvesen har tydeliggjort hvordan utredningen skal forstås. I tillegg er beskrivelsene i Mulighetsstudie Bypakke Tønsberg brukt som grunnlag for å få en felles forståelse av anbefalt konsept

Forståelse av anbefalt konsept

Som grunnlag for høringsuttalelsen er følgende forståelse av anbefalt konsept lagt til grunn:

- Ny Nøtterøyforbindelse i nord i korridoren Teie- Korten eller i korridoren Teie – Jarlsberg
- En løsning med bru foretrekkes framfor tunnel
- Alternativet Teie – Korten inkluderer ikke utbedring av Hogsnesbakken
- Alternativet Teie – Jarlsberg inkluderer en utbedring av Hogsnesbakken
- Anbefalte konsept inkluderer utbedrede trafikk-løsninger på Presterød
- Trafikk-løsninger på Teie er ikke inkludert i anbefalt konsept
- Et sammenhengende og effektivt sykkelvegnett med etablering av ekspressykelveier til de mest folkerike områdene
- Fri fremføring av kollektivtrafikk til sentrum i de fire hovedaksene
- Restriktiv tiltakspakke (parkeringsrestriksjoner, omprioritering av dagens kapasitet fra bil til kollektiv og sykkel, stenging for gjennomkjøring i Nedre Langgate og H. Wilhelmsens allé etc.)

KVUen anbefaler et konsept for en helhetlig transportløsning for Tønsberg-regionen med en ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy/Tjøme i nord, kombinert med en offensiv kollektiv- og

sykkelsatsing. Trafikkberegningene viser at en Nøtterøyforbindelse tett på sentrum, som forsterker et ringvegsystem rundt sentrum, er det som vil avlaste Tønsberg sentrum mest for biltrafikk. En betydelig avlastning av sentrumsgatene og innfartsårene inn mot sentrum er en viktig forutsetning for å kunne omfordele gatearealer og kapasitet fra bil til kollektiv, sykkel og gange. En ambisiøs kollektiv- og sykkelsatsing er i følge vegvesenet avgjørende for å nå den overordnede målsettingen om et effektivt, robust og miljøvennlig transportsystem.

Ringveikonseptet eller Vestfjordkonseptet

Det er ulike oppfatninger i befolkningen om hvilket konsept som vil tjene utviklingen av Tønsberg-regionen best. Ringveikonseptet nord/vest på Nøtterøy og Vestfjordkonseptet fra Borgheim til E18 i Stokke har vært trukket frem i offentlige høringsmøter og i media. Det gis derfor i saksutredningen en nærmere vurdering og sammenstilling av de to konseptene der de viktigste vurderingskriteriene i KVUen er lagt til grunn.

Tall fra Statistisk sentralbyrå angir at i 2013 er ca 28 300 innbyggere i Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme avhengig av Kanalbrua for å komme til fastlandet. En kartlegging i kretsgrenser i kommunene viser at noe over 50 % av denne befolkningen er lokalisert mellom Tønsberg og Borgheim og vil måtte kjøre utover på Nøtterøy for å komme til en fastlandsforbindelse med fotfeste ved Borgheim.

Trafikkstrømmene i Tønsberg-regionen er kartlagt i KVUen med utgangspunkt i reisemiddelfordelingen i 2010. Tallene viser at antall reiser mellom Nøtterøy/ Tjøme og fastlandet var på ca 70 000 pr. døgn. Av dette skal ca 8 000 vest og sydover til Stokke, Sandefjord m.v, mens ca 62 000 skal til Tønsberg og nordover. Dette innebærer at kun litt over 10 % av reisene er vestover og sydover til Stokke og Sandefjord, mens nesten 90 % av reisene skal nordover mot Tønsberg.

Tabellen under angir rangering av konseptene i KVUen. Det fremgår at Ringveikonseptet gir best rangering samlet sett og best score på 4 av de 6 vurderingskriteriene. Vestfjordkonseptet kommer med unntak av nullkonseptet dårligst ut i den totale rangeringen.

RANGERING AV KONSEPTER							
Konsept / vurderingskriterier	Mål- og kravoppnåelse				Samfunnsøkonomiske virkninger		Rangering totalt
	Effektmål			Viktige behov	Ikke-prissatte konsekvenser	Prissatte konsekvenser	
	Robusthet	Miljøvennlighet	Effektivitet	Virkninger på by og region			
Ringvegsystem	1	1	1	1	4	4	1
Vestfjordforbindelse	4	4	3	5	5	1	4
Kollektiv og sykkelkonsept	2	2	2	2	1	2	2
Utbedringskonsept	3	3	4	3	1	5	3
Nullkonsept	5	5	5	4	3	3	5

Nedenfor er gjort en nærmere sammenligning av Ringveikonseptet og Vestfjordkonseptet basert på de viktigste mål og behov som fremkommer i KVVU prosessen.

Robusthet

Både Vestfjordkonseptet og Ringveikonseptet løser sårbarheten til øyene med en ny fastlandsforbindelse, men ved en eventuell stengning av kanalbrua blir det en vesentlig omvei for de fleste reisene ved Vestfjordkonseptet. Ringveikonseptet vil i større grad kunne opprettholde kapasitetsavhengige samfunnsfunksjoner.

Miljøvennlighet

Ringveikonseptet vurderes som mest miljøvennlig da det legger best til rette for å styrke konkurransegrunnlaget for kollektiv, sykkel og gange, og dermed en overgang til mer

miljøvennlige transportformer. Det avlaster også bymiljøet i Tønsberg i størst grad og legger dermed til rette for å løse bymiljøutfordringene knyttet til gjennomgangstrafikk i sentrum.

Vestfjordforbindelsen skaper mest nyskapt trafikk og gir større klimagassutslipp. I tillegg har konseptet minst potensial for å medvirke til en konsentrert og miljøvennlig arealutvikling.

Effektivitet

Vestfjordforbindelsen vil gi større trafikk på innfartsveien fra Nøtterøy til Tønsberg og dermed redusere mulighetene for en effektiv kollektivsatsing inn mot Tønsberg sentrum. Trafikken over Kanalbrua er beregnet til å bli 20 – 40 % større ved Vestfjordkonseptet enn ved Ringveikonseptet. Dette vil gjøre det mer utfordrende å etablere et effektivt kollektivsystem langs hovedveien fra Nøtterøy inn til Tønsberg sentrum. Vestfjordkonseptet vil også gi dårligere fremkommelighet for næringstrafikk inn mot Tønsberg sentrum enn Ringveikonseptet da fremkommeligheten for næringen i rushtid i stor grad avhenger av trafikkmengden over kanalen og i Tønsberg sentrum. For næringstrafikk som skal til E18 er Ringveikonseptet og Vestfjordkonseptet tilnærmet likeverdige.

Ringveikonseptet er gunstigere enn Vestfjordkonseptet med tanke på overgang til overordnet tog og kollektivnett da forbindelsen vil komme nærmere det sentrale kollektivknutepunktet ved jernbanestasjonen i Tønsberg.

Virkninger på by og region

Vestfjordkonseptet kan slå positivt ut for deler av næringslivet på grunn av dets regionforstørrende karakter og direkte forbindelse til E18. Konseptet vil binde ytre del av Nøtterøy og Tjøme tettere sammen med Stokke og Sandefjord kommune. Trafikkanalysene viser at det er forventet en økning i antall reiser mellom Nøtterøy/ Tjøme og Stokke/ Sandefjord fra ca 8000 i døgnet i 2010 til ca 23 000 i døgnet i 2024 med Vestfjordkonseptet.

Vestfjordkonseptet vurderes i KVUen likevel som dårligere enn Ringveikonseptet for regionale virkninger siden det legger til rette for irreversible regionale virkninger og bidrar minst til å styrke Tønsberg som regionsenter. Det er også grunn til å anta at Vestfjordkonseptet i sterkere grad enn en fastlandsforbindelse i nord vil bidra til en arealspredning i strid med målsettingen i regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA).

Ikke prissatte konsekvenser

I forhold til natur, miljø, kultur og landbruk kommer Vestfjordforbindelsen dårligst ut. Vestfjordforbindelsen vil gi store negative konsekvenser i Stokke i forhold til verdifullt kulturlandskap og bruk av høyproduktiv matjord. En ny veilinje i dagen i Stokke vil gå igjennom verdifulle rekreasjonsområder, landbruksarealer, naturtyper og spesielle kulturmiljø.

For ringveikonseptet er vurderingene i KVUen for ikke prissatte konsekvenser basert på en senketunnel. En bru vil få andre virkninger som må vurderes i en senere planfase før endelig valg av løsning.

Prissatte konsekvenser

Vestfjordforbindelsen kommer best ut i denne kategori da den vil spare bilførere på Nøtterøy og Tjøme for tid. For Ringveikonseptet er løsningen med en senketunnel lagt til grunn. Hvis en bruløsning legges til grunn vil også dette konseptet komme ut med positiv nytte i denne samfunnsøkonomiske analysen. Hvis en tunnel i Stokke legges til grunn for Vestfjordforbindelsen blir den samfunnsøkonomiske analysen mer negativ på grunn av de økte kostnadene.

Kostnader

Kostnadene som er beregnet for fastlandsforbindelsene er svært usikre, og egner seg derfor lite for å rangere konseptene. Kostnadene for en ny fastlandsforbindelse er i KVUen angitt til:

Vestfjordforbindelse Borgheim - Skjee i Stokke:	ca 1 330 millioner kr
Ringveiforbindelse Teie – Korten i felltunnel og senketunnel:	ca 1 985 millioner kr
Ringveiforbindelse Teie – Korten i fjelltunnel og bru:	ca 1 585 millioner kr
Ringveiforbindelse Teie – Jarlsberg i fjelltunnel, bru og åpen dagløsning:	ca 1 865 millioner kr.

I KVUen er en bruforbindelse med vei i dagen på «Stokkesiden» lagt til grunn for kostnadsberegningene. Dette er en løsning Stokke kommune ikke vil kunne akseptere bl.a. av hensyn til ikke-prissatte konsekvenser som natur, miljø, kultur og landbruk. Det betyr trolig at Vestfjordkonseptet kun vil være akseptabelt som en tunnellsøsning over lange strekninger, noe som vil fordyre dette konseptet betydelig. Beregnede kostnader for en Vestfjordforbindelse i tunnel er ca. 2,7 mrd. kroner. Vestfjordkonseptet vil ved en slik løsning bli det dyreste konseptet.

Oppsummering Ringveikonseptet og Vestfjordkonseptet

Statens vegvesen anbefaler en ny Nøtterøyforbindelse i nord i korridoren Teie - Jarlsberg eller Teie-Korten; fortrinnsvis i korridoren Teie - Korten. Dette begrunnes med at det er det konseptet som leder mest trafikk utenom Tønsberg sentrum og som støtter best opp om de behov og mål som er definert i KVUen. Vegvesenet anbefaler også primært en bruløsning som er mer driftsmessig gunstig og er mulig å tilrettelegge for gående og syklist.

Vestfjordkonseptet er ikke anbefalt med den hovedbegrunnelse at det ikke oppfyller de mål og krav som er definert for KVUen. Hovedårsaken er at Vestfjordkonseptet vil bidra til nyskapt trafikk på Tjøme og Nøtterøy, og ikke har en like god avlastende effekt for Tønsberg sentrum som det anbefalte «Ringvegkonseptet». Konseptet vil også bidra til økt trafikkbelastning og negative arealkonsekvenser i Stokke kommune.

Hvis Vestfjordkonseptet baseres på tunnellsøsning gjennom landskapet i Stokke vil de sterke negative konsekvensene for ikke prissatte konsekvenser reduseres betydelig. Det vil imidlertid medføre at kostnadene fordobles og konseptet blir den dyreste løsningen.

Krysstilknytning på Kaldnes viktig

Det vil være viktig å få knyttet Kaldnesområdet til den nye fastlandsforbindelsen. Dette vil være av stor betydning for videre byutvikling på begge sider av kanalen, og vil ha stor påvirkning på en fremtidig trafikkbelastning over kanalbrua. En krysstilkobling til lokalvegnettet på Kaldnes må derfor være mulig uavhengig av om det blir en bru- eller tunnellsøsning som blir den endelige løsningen.

Trafikkløsninger Teie, Hogsnesbakken, Presterød og på Tjøme.

Det anbefalte konseptet med Nøtterøy forbindelse i nord legger til rette for en ny trafikkløsning for Teie. Nøtterøy kommune har i kjølvannet av KVUen satt i gang en utredning av Teieløsninger som en del av et helhetlig transportsystem for Tønsberg-området. Nøtterøy kommune er spesielt opptatt av fremtidig situasjon for Teie sentrum og på hvilken måte trafikken på Smidsrødveien skal overføres til ny fastlandsforbindelse. Utredningen skal danne grunnlaget for å avsette nødvendige arealer til fremtidige trafikkløsninger i kommuneplanen.

Reguleringsplan for Hogsnesbakken er allerede vedtatt i Stokke, og er til sluttbehandling i Tønsberg kommune. Reguleringsplan for Presterødkrysset og Presterødbakken er vedtatt. Utbedring av Hogsnesbakken og nye trafikkløsninger på Teie er ikke med i det anbefalte konseptet, da vegvesenet mener disse tiltaket ikke er nødvendig for å oppnå den definerte

målsettingen i KVUen. Det er kun i konseptet med ny Nøtterøyforbindelse i korridoren Teie – Jarlsberg at en utbedring av Hogsnesbakken er inkludert. En mer kapasitetssterk og trafiksikker løsning for Hogsnesbakken er imidlertid et viktig lokalt tiltak i Stokke, på samme måte som forbedrede trafikk-løsninger på Teie anses som viktig for utviklingen av Teie sentrum.

Tjøme kommune har uløste trafikkutfordringer. Det er spesielt fremhevet behov for å redusere trafikkbelastningen og bedre miljøet i østre del av kommunen ved Ormelet. Videre er det et sterkt behov for å sikre skolevegen over Brøtsø. Det er viktig å utrede og vurdere om tiltak her skal tas inn i Bypakke Tønsberg-regionen.

Fylkeskommunen og kommunene forutsetter derfor at det er mulig å finansiere disse delprosjektene i en fremtidig «Bypakke Tønsberg-regionen», og at disse inkluderes på tilsvarende måte som Presterød-løsningene er inkludert i det anbefalte «Ringvegkonseptet».

Kollektiv- og sykkelløsninger

For sentrumsrettet trafikk skal det primært legges til rette for en overføring fra bil til kollektivtrafikk, sykkel og gange, noe som er i tråd med nasjonale mål. Konseptene forutsetter konfliktfri fremføring av buss og sykkel til og gjennom Tønsberg sentrum. Det er forutsatt at kollektivtrafikken sikres god tilgjengelighet ved kollektivfelt langs innfartsårene, samt egne kollektivgater og restriksjoner for biltrafikken i sentrum. Et nytt kollektivknutepunkt knyttet til Tønsberg stasjon skal utvikles med sikte på enklest mulig omstigning mellom lokalbuss og tog, samt være godt tilrettelagt for syklist og noe pendlerparkering. En fremtidig plan for knutepunktet som helhet må koordineres med Jernbaneverkets planer for nye Tønsberg stasjon (IC-utbyggingen). KVUen foreslår videre bygging av ekspressykkelveger til de mest konsentrerte bo- og arbeidsplassområdene, noe som vil øke attraktiviteten og effektiviteten til sykkel som transportmiddel.

Virksomheter for næringslivet.

De siste årene har det vært en stagnering av sysselsetning og nedgang i privat sektor i Tønsberg-området. Et av hovedmålene i KVUen er å etablere et mer effektivt transportsystem for både kollektivtrafikk og næringstransport. Næringslivets konkurransekraft skal styrkes og forhold som vektlegges av næringslivet er blant annet effektiv næringstransport til Tønsberg sentrum og til E18. Det fremheves at Tønsberg-regionen er et felles arbeidsmarked og at næringstransport i regionen må flyte effektivt for at Tønsberg-området skal ha konkurransekraft og være attraktivt for næringsetableringer. Det oppfattes som gunstig med en ny fastlandsforbindelse som både går tett mot byen og som går i retning E18. Ved etablering av restriktive tiltak må næringslivets interesser ivaretas slik at det legges til rette for en positiv næringsutvikling i regionen.

Gatebruksplan og hensyn til sentrumsfunksjoner

Å føre gjennomgangstrafikken utenom sentrum og å prioritere gange, sykkel og kollektivtrafikk for den sentrumsrettede trafikken, er i utgangspunktet et godt prinsipp. Vegvesenet har i KVUen ikke utredet hvilke konsekvenser en slik offensiv satsing for kollektiv og sykkel, samt innføring av restriktive tiltak for biltrafikken, vil få for Tønsberg sentrum. For et bysentrum vil det være mange interesser å ta hensyn til for å sikre den aktiviteten man ønsker seg. Utfordringene i forhold til å ivareta de næringsdrivende og hensynet til varelevering og parkering må belyses i påfølgende planprosesser. En viktig premisse for å innføre parkeringsrestriksjoner må være at dette først og fremst rettes mot de arbeidsreisene og ikke vil ramme handelen i sentrum.

For å sikre et godt samspill mellom kollektiv- og sykkelløsninger og andre viktige sentrumsfunksjoner, bør det snarest utarbeides en gatebruksplan for Tønsberg sentrum. Det bør også utarbeides planer for de fire hovedaksene inn mot sentrum med sikte på å inkludere gode kollektiv- og sykkelløsninger her. Mer detaljerte planer er viktig som grunnlag

for å beregne kostnader, og for å kvalitetssikre realiseringen av ønsket kollektiv- og sykkelsatsing som del av en fremtidig «Bypakke Tønsberg-regionen».

Planovergangen i H. Wilhelmsens allé

KVUen drøfter ikke problemstillingen knyttet til eksisterende planovergang for jernbanen i H. Wilhelmsens allé. Fremdriften knyttet til bygging av en underjordisk stasjon og en planfri kryssing er usikker, men dette er trolig i et lengre tidsperspektiv enn gjennomføringen av tiltakene i KVUen. I første omgang er målsettingen for Vestfoldbanen 2 tog per time til/fra Tønsberg. Det betyr at bommene i H. Wilhelmsens allé vil være nede minst fire ganger i timen. Med økte sikkerhetskrav til jernbanen, er det sannsynlig at «nedetiden» på bommene per stenging vil være en del lengre enn i dag. Dette vil bidra til å skape en uforutsigbar framkommelighet for bussene som skal krysse planovergangen. Det må derfor vurderes hvor ønskelig det er å legge om busstraseen til H. Wilhelmsens allé før planovergangen ved stasjonen er borte.

Kostnader

Kostnadene som er beregnet er svært usikre og basert på gitte forutsetninger (bl.a. bru eller tunnel) som først vil bli avklart gjennom neste planfase. De beregnede kostnadene egner seg derfor lite for å rangere konseptene. For å kunne sammenlikne samfunnsnyttene av de ulike konseptene burde det vært regnet på både bru- og tunnelløsninger, og synliggjort hvilke tiltak som er kostnadsdrivere innenfor hvert konsept. På dette utredningsnivået vil det naturlig nok være betydelig usikkerhet knyttet til kostnader, og det burde av den grunn vært synliggjort et kostnadsspenn for de ulike konseptene. I og med at tiltakene skal baseres på lokal finansiering og ikke statlige bevilgninger, er det særdeles viktig for fylkeskommunen og kommunene å være trygge på at valgte konsept lar seg fullfinansiere gjennom bompenger og fylkeskommunale midler. Driftsansvaret for de ferdige løsningene vil ligge hos fylkeskommunen og kommunene. Det er derfor viktig at det velges løsninger som kommer gunstig ut i forhold til fremtidig driftsøkonomi.

I de beregnede driftsutgiftene i KVUen er ikke økte kostnader knyttet til et forbedret kollektivtilbud tatt med. Et økt kollektivtilbud ligger til grunn for den beregnede reisemiddelfordelingen i KVUen, og har dermed betydning for fremtidig trafikknivå. I «Mulighetsstudien Bypakke Tønsberg» som vegvesenet har utarbeidet på oppdrag fra fylkeskommunen og kommunene, er det tatt høyde for at driftstilskudd for økt kollektivtilbud kan finansieres med bompenger. Denne mulighetsstudien danner et første grunnlag for videre arbeid med å definere «Bypakke Tønsberg-regionen» og innholdet i en bompengesøknad. Finansiering av økt kollektivtilbud vil utredes nærmere gjennom dette arbeidet.

Delfinansiering ved bompenger

Statens vegvesen har utarbeidet en mulighetsstudie for finansiering av aktuelle tiltak innenfor en helhetlig transportløsning for Tønsberg-regionen. Studien har lagt til grunn en innkrevingsperiode på 15 år og en lånerente på 6,5 %. Det er også lagt til grunn en delfinansiering fra fylkeskommunen på 15 mill/ år og at mva-kompensasjonen tilfaller prosjektet. Det anbefalte Ringveikonseptet anslått til 2,3 milliarder kroner vil med dette gi en bompengesats med 10 % brikkerabatt på ca 12,5 kr pr. passering. Økes investeringene til 3,3 milliarder kroner blir bompengesats med 10 % brikkerabatt på ca 18 kr pr. passering.

Det kan være mulig å oppnå lavere rente i markedet og det er foretatt tilleggsberegninger med 4 % rente og 15 og 20 års innkrevingsstid. En investering på 3,45 milliarder kroner som vil kunne dekke ny fastlandsforbindelse, kollektiv/sykkel tiltak og andre tiltak på Hogsnes, Teie, Presterød og Tjøme vil gi en bompengesats med 10 % brikkerabatt på henholdsvis kr. 14,0 og kr. 11,5 pr. passering ved 15 og 20 års innkrevingsstid. En lavere anslagsrente og lengre innkrevingsstid enn 15 år vil kreve politisk arbeid overfor samferdselsdepartementet.

Både bru- og tunnelalternativer må utredes videre

Det anbefales en ny Nøtterøyforbindelse i nord i korridoren Teie- Jarlsberg eller Teie-Korten. Statens vegvesen anbefaler at den fortrinnsvis bør legges i korridoren Teie - Korten. Dette er det konseptet som leder mest mulig trafikk utenom Tønsberg sentrum og som støtter best opp om de behov og mål som er definert i KVUen. Vegvesenet anbefaler også primært en bruløsning som er mer driftsmessig gunstig og er mulig å tilrettelegge for gående og syklister. Det er uheldig at konsekvensene av en bruløsning ikke er tilstrekkelig utredet i KVUen. Konsekvensene av en bruløsning må belyses både i forhold til prissatte og ikke-prissatte konsekvenser før det kan tas stilling til hvorvidt dette vil være et akseptabelt alternativ. I den videre planprosessen må derfor alternative traseer for en Nøtterøyforbindelsen i nord utredes både som bru- og tunnelalternativer.

Fylkesrådmannens bemerkninger:

Det anbefalte «Ringvegkonseptet» som innebærer ny Nøtterøyforbindelse nordover og tiltak som sikrer god fremføring av kollektiv og sykkel støttes. Vegvesenets anbefalte helhetsgrep er det som peker seg ut som mest bærekraftig i forhold til videre by- og trafikktutvikling i Tønsbergregionen som helhet.

«Ringvegkonseptet» er det som best kombinerer målet om en robust Nøtterøyforbindelse med ønsket om å avlaste Tønsberg sentrum for biltrafikk. Gjennom en sterk prioritering av sykkel, gange og kollektivtrafikk, vil mange fler enn i dag få et attraktivt og effektivt alternativ til bilen, spesielt for de sentrumsrettete reisene. Ambisjonen om fri fremføring av kollektivtrafikk og sykkel er svært høyt, og vil være utfordrende å gjennomføre i forhold til tilgjengelig gatetverrsnitt og kapasitet. Det er foreløpig ikke utredet nærmere mulige løsninger og hvilke konsekvenser det vil få for utforming av innfartskorridorer, sentrale kryss og sentrumsgater. Dette vil først bli belyst i neste planfase.

I det videre planarbeidet må det også utdypes hvordan hensynet til næringslivet og næringstrafikken i sentrumsområdet skal ivaretas. Dette inkluderer gode løsninger for varelevering og parkering. Det er viktig å avveie restriktive tiltak for bil i forhold til grunnlaget for å skape et attraktivt og tilgjengelig sentrum. Det forutsettes at man finner gode løsninger som sikrer sentrums attraktivitet for handel, service og gode opplevelser.

Anbefalingene i KVUen er i tråd med nasjonal politikk i forhold til høyt ambisjonsnivå på tilrettelegging for kollektivtrafikk, sykkel og gange. En økt bruk av disse transportformene er viktig ut i fra et folkehelseperspektiv, for å fremme god byutvikling, og av hensyn til klima og miljø. En ambisiøs kollektiv- og sykkelsetning vil, sammen med innføring av angitte restriksjoner på bilbruk, trolig være forutsetningen for å få tilsagn på en fremtidig «Bymiljøavtale» om statlig tilskudd til investering og drift av ønskede miljøtiltak.

Anbefalingene i KVUen anses å være i tråd med intensjonene i regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA). Det er stor sannsynlighet for at de regionale virkningene av en ny fastlandsforbindelse er undervurdert i KVUen. En forbedret forbindelse vil trolig føre til økt arealpress på Nøtterøy og Tjøme, og vil kreve en sterk politisk styring for å sikre at utviklingen blir i tråd med føringene i RPBA.