



Tønsberg kommune

JournalpostID 14/6523

Saksbehandler:
Elisabet Finne, telefon:
Kommuneutvikling

Høringsuttalelse til Konseptvalgutredning for transportsystemet i Tønsbergregionen

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Utvalg for finans, plan og næring	10.03.2014	018/14
Bystyret	19.03.2014	022/14

Rådmannens 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.

10.03.2014 Utvalg for finans, plan og næring

Møtebehandling:

Petter Berg (H) foreslo på veggen av AP, Høyre og Krf.:

1. Nøtterøy og Tjømes sårbarhet med hensyn til kommunikasjoner må løses med en ny fastlandsforbindelse
2. Den nye fastlandsforbindelsen bør være en nord-sørløsning som Statens vegvesen anbefaler i sin utredning av november 2013
3. En helhetlig løsning for Tønsberg-regionen forutsetter en sterk satsing på kollektivtransport og gang/sykkelveisystemer
4. En helhetlig løsning for for Tønsberg-regionen må omfatte nye trafikkløsninger på Teie, i Presterødbakken og Hogsnesbakken.
5. En helhetlig løsning for transportsystemet i Tønsberg-regionen må omfatte trafikkløsninger frem til E18
6. Vestfjordforbindelsen må avvises fordi dette alternativet ikke løser utfordringene knyttet til en helhetlig løsning for Tønsberg-regionen.
7. Bompengerekkrevingen for veipakke 1 kan ikke forlenges. Brukerbetaling for nye transportløsninger skjer når de ulike anlegg og tiltak er åpnet.
8. Det aksepteres at en helhetlig transportløsning for Tønsberg-regionen i vesentlig grad finansieres med bompenger.

Anette Viken (SV) foreslo:

1. Nøtterøy og Tjømes sårbarhet med hensyn til kommunikasjoner må løses med en ny fastlandsforbindelse.
- Den nye fastlandsforbindelsen bør være en nord-sørløsning *med tunnel eller bro til området rundt Korten av hensyn til å fungere som ringveiløsning. Siden det er mange konflikter knyttet til en slik løsning må også konseptet utbedring/kollektiv med en ny kanalbro ved siden av eksisterende, vurderes.*
 - *En helhetlig løsning for Tønsberg-regionen må være basert på at biltrafikken ikke skal øke. I stedet for økt kapasitet for biltrafikk, forutsettes en sterk satsing på kollektivtransport og gang/sykkelveisystemer kombinert med restriksjoner på bilbruk.*
 - En helhetlig løsning for transportsystemet i Tønsberg-regionen må omfatte nye trafikkløsninger på Teie, i Presterødbakken og Hogsnesbakken
 - En helhetlig løsning for transportsystemet i Tønsberg-regionen må omfatte trafikkløsninger frem til E18

- Vestfjordforbindelsen må avvises fordi dette alternativet ikke løser utfordringene knyttet til en helhetlig transportløsning for Tønsberg-regionen.
- Det aksepteres at en helhetlig transportløsning for Tønsberg-regionen i vesentlig grad finansieres med bompenger.
- Bompengeneinnkrevningen for veipakke 1 kan ikke forlenges. Brukerbetaling for nye transportløsninger skjer når de ulike anlegg/tiltak er åpnet. Prosjektet kan organiseres i faser slik at man begynner med å enklere prosjekter for gange, sykkel og kollektiv.

Vikens forslag fikk 1 stemme og falt således (SV)

Ved alt.vot.ble fellesforslaget vedtatt med 9 mot 2 stemmer gitt innstillingen (Frp.).
Etter dette fremmer FPN slik innstilling for bystyret:

FPN-018/14 Vedtak:

1. Nøtterøy og Tjømes sårbarhet med hensyn til kommunikasjoner må løses med en ny fastlandsforbindelse
2. Den nye fastlandsforbindelsen bør være en nord-sørløsning som Statens vegvesen anbefaler i sin utredning av november 2013
3. En helhetlig løsning for Tønsberg-regionen forutsetter en sterk satsing på kollektivtransport og gang/sykkelveisystemer
4. En helhetlig løsning for for Tønsberg-regionen må omfatte nye trafikkløsninger på Teie, i Presterødbakken og Hogsnesbakken.
5. En helhetlig løsning for transportsystemet i Tønsberg-regionen må omfatte trafikkløsninger frem til E18
6. Vestfjordforbindelsen må avvises fordi dette alternativet ikke løser utfordringene knyttet til en helhetlig løsning for Tønsberg-regionen.
7. Bompengeneinnkrevningen for veipakke 1 kan ikke forlenges. Brukerbetaling for nye transportløsninger skjer når de ulike anlegg og tiltak er åpnet.
8. Det aksepteres at en helhetlig transportløsning for Tønsberg-regionen i vesentlig grad finansieres med bompenger.

19.03.2014 Bystyret

Møtebehandling:

Rui (H) foreslo som tillegg til pkt. 7:

Finansiering av et helhetlig transportsystem for Tønsbergregionen inklusive fastlandsforbindelse fremmes for Stortinget.

Solum (SP) foreslo på vegne av Frp. og SP:

1. Etablering av ny fastlandsforbindelse for Nøtterøy og Tjøme støttes.
2. Det anbefalte "Ringveikonseptet" som innebærer ny Nøtterøyforbindelse nordover og sikrer fremføring av kollektiv og sykkel støttes.
Ny parallell kanalbro/tunell med forbindelse til Ringvei Nord, Kilen, skal være med i utredningen.
3. Tiltak innenfor områdene Presterød, Teie og Hogsnes finansieres i en fremtidig Bypakke Tønsbergregionen. Tiltak på Tjøme vurderes også som en del av Bypakken Tønsbergregionen.

Egeland fremmet SVs forslag i FPN.

Aamodt (A) foreslo på vegne av AP, H og Krf. som tillegg til innstillingens pkt. 4:

- og på Tjøme.

Egeland foreslo på vegne av Frp, SV og SP tillegg til pkt. 2:

En ny parallell Kanalbro etter konseptet kollektiv/sykkel med forbindelse over ringvei øst til Kilen skal være med i utredningen.

Solums forslag fikk 5 stemmer og falt således.

Egelands forslag fikk 2 stemmer og falt således.

Innstillingen fra FPN vedtatt med 32 mot 7 stemmer.

Egelands tillegg pkt. 2 fikk 7 stemmer og falt således.

Aamodts forslag pkt. 4 enstemmig vedtatt.

Ruis forslag pkt. 7 vedtatt med 35 mot 4 stemmer.

Etter dette har bystyret fattet slikt vedtak:

BY-022/14 Vedtak:

1. Nøtterøy og Tjømes sårbarhet med hensyn til kommunikasjoner må løses med en ny fastlandsforbindelse
2. Den nye fastlandsforbindelsen bør være en nord-sørløsning som Statens vegvesen anbefaler i sin utredning av november 2013
3. En helhetlig løsning for Tønsberg-regionen forutsetter en sterk satsing på kollektivtransport og gang/sykkelveisystemer
4. En helhetlig løsning for for Tønsberg-regionen må omfatte nye trafikkløsninger på Teie, i Presterødbakken og Hogsnesbakken og på Tjøme.
5. En helhetlig løsning for transportsystemet i Tønsberg-regionen må omfatte trafikkløsninger frem til E18
6. Vestfjordforbindelsen må avvises fordi dette alternativet ikke løser utfordringene knyttet til en helhetlig løsning for Tønsberg-regionen.
7. Bompengerekkeringen for veipakke 1 kan ikke forlenges. Brukerbetaling for nye transportløsninger skjer når de ulike anlegg og tiltak er åpnet.
Finansiering av et helhetlig transportsystem for Tønsbergregionen inklusive fastlandsforbindelse fremmes for Stortinget.
8. Det aksepteres at en helhetlig transportløsning for Tønsberg-regionen i vesentlig grad finansieres med bompenger.

Kortversjon – hva saken gjelder:

Konseptvalgutredningen (KVU) er i oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet definert som en bypakke for Tønsbergområdet. Utredningen skal inneholde en helhetlig plan for hvordan trafikk- og miljøutfordringene kan løses på kort og lang sikt. Kollektivtrafikk og tiltak for gåing og sykling må være en vesentlig del av virkemidlene i bypakken.

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

Vegvesenet har valgt å utrede fire konsepter:

1. Kollektiv- og sykkelkonsept
2. Utbedringskonsept
3. Ringvegkonsept
4. Vestfjordkonsept

Statens vegvesen anbefaler «Ringvegkonseptet» med ny fastlandsforbindelse Teie – Korten eventuelt Teie – Jarlsberg, fri fremføring av buss på de fire aksene inn mot jernbanestasjonen og sammenhengende sykkelvegnett med ekspressykkelveger til de mest folkerike områdene. Det forutsettes restriktive tiltak for bil for å frigjøre tilstrekkelig kapasitet for sykkel- og kollektivløsninger i sentrum. En fastlandsforbindelse tett på sentrum gir best måloppnåelse og best trafikale og regionale virkninger. Ut fra en samlet vurdering anbefaler vegvesenet en bruløsning tett på sentrum.

Anbefalingene i KVUen anses å være i tråd med NTP samt intensjonene i Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA).

Tønsberg kommune støtter det anbefalte «Ringvegkonseptet» og at tiltak innenfor områdene Presterød, Teie og Hogsnes finansieres i en fremtidig Bypakke Tønsbergregionen. Tiltak på Tjøme skal også vurderes som en del av Bypakke Tønsbergregionen.

Det vises til Rådmannens innstilling.

Vedlegg:

Vedlegg:

Dok.dato	Dok.id	Tittel
12.11.2013	488711	Konseptvalgutredningen (KVU) - Helhetlig transportløsning for Tønsbergregionen

Dokumenter i saksmappen:

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottaker	Tittel
1	I	15.07.2010	Vestfold fylkeskommune	Konseptvalgutredningen Bypakke Tønsberg - Invitasjon til møte 26.08.10

2	I	06.08.2010	Statens vegvesen Region sør	KVU bypakke Tønsberg - Forslag til prosjektstyringsplan
4	I	24.01.2011	Vestfold Fylkeskommune	Konseptvalgutredningen Bypakke Tønsberg - status for KVU
5	I	26.09.2011	Statens vegvesen Region sør	Konseptvalgutredningen Bypakke Tønsberg - referat møte 05.09.11
7	I	10.10.2012	Vestfold fylkeskommune v/Niklas Cederby	Konseptvalgutredning for IC-strekningen Oslo - Halden, Oslo - Lillehammer og Oslo - Skien - uttalelse til konseptvalgutredningen
8	I	16.10.2012	Vestfold fylkeskommune v/Niklas Cederby	KVU Tønsbergregionen - Helhetlig transportløsning - uttalelse
6	I	29.10.2012	Statens vegvesen Region sør	Konseptvalgutredningen (KVU) Bypakke Tønsberg - revidert målskisse og kravtabell
9	I	07.12.2012	Statens vegvesen Region sør	Konseptvalgutredningen (KVU) - Helhetlig transportløsning for Tønsbergregionen - Bypakke Tønsberg - sykkelkonsept
10	I	14.12.2012	Fylkesmannen i Vestfold	Uttalelse - konseptvalgutredning (KVU) - helhetlig løsning for transportsystemet i Tønsbergregionen
11	I	11.04.2013	Statens vegvesen Region sør	Konseptvalgutredningen (KVU) - Helhetlig transportløsning for Tønsbergregionen - Bypakke Tønsberg - mulighetsstudienotat om finansiering av transportsystemet
13	I	27.08.2013	Vestfold Fylkeskommune	Referat KVU møte 11 juni
12	I	27.08.2013	CN=Rita Regbo-Steinsholt/OU=KUT/O=TbgK om	Vs: Referat KVU møte 11 juni
14	I	11.11.2013	Statens vegvesen Region sør	Konseptvalgutredningen (KVU) - Helhetlig transportløsning for Tønsbergregionen
19	I	14.11.2013	Norconsult	Skrivegruppe KVU for Tønsbergregionen
20	I	20.11.2013	Nøtterøy kommune	Aktivitetsplan og fremdriftsplan - Bypakke Tønsberg
16	U	25.11.2013	Nøtterøy kommune	Vedrørende KVU - Info om vedtak i kommuneplanutvalget i Nøtterøy kommune
17	I	25.11.2013	Nøtterøy kommune	SV: Vedrørende KVU - Info om vedtak i kommuneplanutvalget i Nøtterøy kommune
18	I	25.11.2013	Vestfold Fylkeskommune	Invitasjon til høringsmøte KVU Tønsberg regionen, 6. januar 2014
21	I	26.11.2013	Nøtterøy kommune	Helhetlig transportsystem i Tønsbergregionen - Teieløsninger
22	I	02.12.2013	norconsult	Oversendelse av dokumentasjon i forkant av skrivegruppe KVU torsdag 5 desember
23	I	05.12.2013	norconsult	Oversendelse av referat
24	I	10.12.2013	Statens vegvesen Region sør	Konseptvalgutredningen (KVU) - Helhetlig transportløsning for Tønsbergregionen - Bypakke Tønsberg
25	I	19.12.2013	Richard Fossum Leder	Infor om Oseberg kulturhus folkemøte

26	I	19.12.2013	Valhalla vel Parker ScanRope	Vedr. KVV og seilingsforhold i Kanalen
27	I	05.01.2014	Velforeningenes Fellestråd	Vedr. folkemøte
28	I	08.01.2014	Tønsberg Norconsult AS	Samordningsmøte om konseptvalgutredning for transportsystemet i Tønsberg- regionen
29	I	09.01.2014	Bydrift Tønsberg kommune	Høringsnotat til KVV fra Bydrift
30	I	15.01.2014	AC Nor	Illustrasjoner - mulig bruløsning Korten - Kaldnes
31	I	15.01.2014	Parker ScanRope	Seilingsforhold i Kanalen og ny fastlandsforbindelse - høringsinnspill
32	I	17.01.2014	norconsult	Underlag til skrivegruppemøte 23. januar 09:00-12-00
35	I	20.01.2014	Statens vegvesen Region sør	Mulighetsstudie Bypakke Tønsberg
34	I	23.01.2014	Nøtterøy kommune	Innspill KVV høring_ jf møte idag
36	I	31.01.2014	Norconsult	Oversendelse av rapportene/notatene knyttet til KVV Tønsbergregionen og bypakke organisering
40	I	11.02.2014	Vestfold fylkeskommune	Forslag til saksframlegg
39	I	13.02.2014	Vestfold fylkeskommune	Bypakke saksframlegg
42	I	18.02.2014	Nøtterøy kommune	KVV-sak organisering mv
43	I	19.02.2014	Stokke kommune	KVV-sak organisering mv
44	I	19.02.2014	Vestfold fylkeskommune	KVV-sak organisering mv
45	U	19.02.2014	Vestfold fylkeskommune	Til gjennomlesning felles ipressemelding/nstilling

Innledning/bakgrunn:

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

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 KVV 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 KVV Tønsbergregionen. Gruppen har bestått av politikere fra Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke kommune, representanter fra Vestfold fylkeskommune, representanter fra administrasjonen i de fire kommunene, 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 for å sikre riktige målformuleringer for KVUen

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 KVU for Tønsbergregionen og viktigheten av lokal forankring og samtidig en rask fremdrift.

I løpet av KVU prosessen sluttet fylkeskommunen seg til samfunnsmålene og de prosjektutløsende behovene (FT 46/12). Statens vegvesen la 11.11.13 frem forslag til Konseptvalgutredning (KVU) for en helhetlig transportløsning for Tønsbergregionen. 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.

Høringsprosess:

Kommunene Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke og fylkeskommunen har organisert felles høringsprosess hvor ambisjonen er en mest mulig felles uttalelse. Det er 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
Elisabet Finne, Tønsberg kommune
Jarle Krokeide, Tønsberg kommune
Gunnar Rougnø, Tjøme kommune
Siv Tørudbakken, Fylkeskommunen

Innkommne uttalelser:

Det er åpnet bredt for innspill i forbindelse med høringen av KVU-rapporten. Merknader kan sendes direkte til Statens vegvesen innen 1. mai eller til kommunene som innspill til deres saksutredning. Til Tønsberg kommune er det kommet inn to høringsinnspill:

- Parker Scanrope AS, epost datert 19.12.13 og brev datert 15.01.14.
- AC NOR gruppen ASA, epost datert 15.01.14

Parker Scanrope AS:

Påpeker at virksomheten er avhengig av fremkommelighet i Kanalen som ikke begrenser anløp av skip utover de naturgitte rammene. Antyder et fremtidig behov for å kunne laste større fartøyer for å utnytte fabrikkens potensiale og behov for større kabler. Det kan bli aktuelt med en ytterligere utdypning av Kanalen. Ved etablering av ny fastlandsforbindelse er det viktig at det ikke etableres en løsning som bergenser fremtidig skipsanløp og både seilingsbredde og –høyde vil være kritiske faktorer. Skip må kunne vende på østsiden av en eventuell bruløsning og plassering av bru må ikke vanskeliggjøre manøvrering av fartøy i tilknytning til svingfeltet nord i Kanalen.

Andre vesentlige faktorer ved etablering av ny fastlandsforbindelse er fremtidig mudringsbehov og minstekrav til vendesirkel. Når det gjelder seilingsbredde forventes det at utredende instans vil innhente data og beregne nødvendige sikkerhetsmarginer. Parker Scanrope har siden oppstart av Tønsbergpakken fase en signalisert behov for større skipsanløp. Vedlagt uttalelsen er filer som illustrerer fremtidig mudringsbehov, illustrasjon av minste vendesirkel samt tidligere oversendt brev til Tønsberg kommune ifm fase 1.

I brev datert 15.01.14 redegøres det ytterligere for seilingsbredde og vendesirkel. Det fremheves at det bør tas utgangspunkt i skipsbredder på 30 meter. Konvensjonelle lasteskip har lavere manøvreringsevne og det bør derfor legges til grunn en vendesirkel på 170-200 meter diameter pluss sikkerhetsmargin. Virksomheten er ved behov behjelpelig med å fremskaffe et bedre informasjonsgrunnlag.

Rådmannens kommentar:

Innspillet tas i denne fasen til orientering. Høringsuttalelsen vil først og fremst redegjøre for det anbefalte konseptet i KVUen og hvorvidt kommunen stiller seg bak dette. I neste planfase etter plan- og bygningsloven vil man gjennom en konsekvensutredning av de ulike alternativene innenfor konseptet komme inn på de ovennevnte problemstillingene. De innkomne merknadene knyttet til plassering og utforming av bru eller tunnelloøsning og hensyn knyttet til virksomheten i denne forbindelse vil bli tatt med inn i den påfølgende planfasen.

AC NOR gruppen ASA:

Ønsker å komme med innspill til mulig utforming av bruløsning når rapporten er ute til høring og debatten om ny fastlandsforbindelse er i gang. Eposten er vedlagt en rekke 3D illustrasjoner.

Rådmannens kommentar:

Høringen av KVU-rapporten vekker sterkt engasjement i befolkningen og i næringslivet, hvilket er svært positivt. Innenfor "Ringveikonseptet" finnes flere ulike, aktuelle løsninger. Utredning og visualisering av disse anses å ligge til neste fase når arbeidet med konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven starter opp. Innspillet vil derfor tas med inn i det videre planarbeidet.

Mål:

Konseptvalgutredningen har pekt ut to områdespesifikke behov som viktige prosjekttløsende:

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 ekspressykkelveier 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 Tønsbergregionen med en ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy/Tjøme i nord, kombinert med en offensiv kollektiv- og sykkelsetning. Trafikkberegningene viser at en Nøtterøyforbindelse tett på sentrum, som forsterker et ringvegssystem 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 sykkelsetning er i følge vegvesenet avgjørende for å nå den overordnede målsettingen om et effektivt, robust og miljøvennlig transportsystem.

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.

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 tunnelloøsning som blir den endelige løsningen.

Kollektiv- og sykkeløsninger

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 syklister 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.

Virkninger for næringslivet.

De siste årene har det vært en stagnering av sysselsetning og nedgang i privat sektor i Tønsbergområdet. 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 Tønsbergregionen er et felles arbeidsmarked og at næringstransport i regionen må flyte effektivt for at Tønsbergområdet 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 sykkel-satsing som del av en fremtidig «Bypakke Tønsbergregionen».

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.

Trafikkløsninger Teie, Hogsnesbakken og Presterød

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 Tønsbergområdet. 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 de 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 trafikkløsninger på Teie anses som viktig for utviklingen av Teie sentrum.

Tjøme kommune har uløste trafikutfordringer. 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 Tønsbergregionen.

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

Vestfjordkonseptet

Vestfjordkonseptet er ikke anbefalt med den begrunnelse at det ikke oppfyller de mål og krav som er definert for KVUen. Årsaken 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». Det er også grunn til å mene 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).

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 bla. av hensyn til ikke-prissatte konsekvenser. Det betyr trolig at Vestfjordkonseptet kun vil være akseptabelt som en tunnelloøsning, noe som vil fordyre dette konseptet betydelig. Beregnede kostnader for en Vestfjordforbindelse i tunnel ligger på ca. 2,7 mrd. Det er beregnet at biltrafikken til/fra Tjøme og det totale trafikkarbeidet vil øke med dette konseptet. Isolert sett vil dette bety et potensielt nytt marked for Tjøme, men det vil utfordre hensynet til viktige behov og mål som er definert for Tønsbergregionen som helhet.

Løsning med ny parallel Kanalbru

Tidlig i utredningsarbeidet ble det vurdert en løsning med en parallel bru til dagens Kanalbru, som har dannet et viktig sammenligningsgrunnlag i utredningen. Løsning ble i en tidlig fase lagt bort, da den ikke ble ansett å løse de overordnede samfunnsmålene bla. med å avlaste Tønsberg sentrum for gjennomgangstrafikk.

Den anslåtte investeringskostnaden (ca 1. mrd NOK) er rimelig sett i forhold til de andre løsningene. Et fortrinn ved løsningen er en tilrettelegging for økt bruk av Ringvei nord, men en svært krevende kobling mot det allerede belastede trafikksystemet på Kilen på den andre siden taler imot. Ny parallel bru over Kanalen forutsetter utvidelse mot vest av dagens Ringvei syd for å skåne reservatet mot flytting av veien og forutsetter dermed innløsning av en rekke bolighus i Træleborgområdet. Løsningen anses videre lite gunstig sett i et byutviklingsperspektiv. En firerefeltsvei østover fra Mammutkrysset vil ha stor barrierewirkning mellom dagens byområdet og en fremtidig bydelsutvikling på Stensarmen.

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 tunnelloøsninger 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 Tønsbergregionen» og innholdet i en bompengesøknad. Finansiering av økt kollektivtilbud vil utredes nærmere gjennom dette arbeidet.

Delfinansiering ved bompenge

Statens vegvesen har utarbeidet et mulighetsstudie for finansiering av aktuelle tiltak innenfor en helhetlig transportløsning for Tønsbergregionen. 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 innkrevningstid. En investering på 3,45 milliarder kroner som vil kunne dekke ny fastlandsforbindelse, kollektiv/sykkel tiltak og andre tiltak på Hogsnes, Teie og Presterød vil gi en bompengesats med 10% brikkerabatt på henholdsvis 14,0 og 11,5 kr pr. passering ved 15 og 20 års innkrevningstid.

Forholdet til kommuneplanen:

Som følge av at Ringveikonseptet er anbefalt av Statens Vegvesen må det gjennom revisjon av kommuneplanens arealdel sees på båndlegging (midlertidig) for å sikre tilstrekkelig areal for en fremtidig veifremføring på fastlandssiden. Videre må det båndlegges areal på Nøtterøysiden som sikret kobling i Ramdal/Kaldnesområdet mot tunnelen til Teie. Sak om midlertidig forbud mot tiltak vil bli fremmet som egen sak for UBA i nær fremtid.

Konklusjon:

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 trafikktvikling 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 flere 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 sentrumsattraktivitet 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 sykkelsatsing 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.

Videre behandling:

Etter behandling i FPN går saken videre til Bystyre for endelig behandling.

Tønsberg, 19. 02.2014

Geir Viksand
Rådmann

Jan Ronald Eide
Kommunaldirektør