



Statens vegvesen

Notater

Dato: 17. oktober 2012

Tid: 09.00 – 12.00

Skriver: Per Harald Hermansen

Saksbehandler/innvalgsnr:

Per Harald Hermansen - +47 911 69 781

Vår dato:

Vår referanse:

Møte i Samarbeidsgruppen for

Konseptvalgutredning for helhetlig transportløsning for Tønsbergregionen

Sted: Slottsfjellsmuseet, Tønsberg

Møteledere: Morten Ask

Til stede:

Forfall:

Kopi til:

Status pr. i dag – prosess m.v.

v/ Morten Ask

- Det jobbes nå med
 - × Å utvikle transportmodell
 - × Å lage en trafikantundersøkelse
 - × Ikke-prissatte konsekvenser
 - × Ferdigstille de rendyrkede konseptene
 - × Effektmål og krav
- Se presentasjon
- Konseptene – videre arbeid
 - × Kostnadsberegninger ferdige før jul
 - × Kan noe forkastes?
 - × Kan noe forbedres?
 - × ...
- Forslag til konsepter: Alternativene 0 til 8:
 1. Bedre utnyttelse av dagens system
 2. Mindre tiltak

Postadresse
Statens vegvesen
Region sør
Postboks 723 Stoa
4808 Arendal

Telefon: 815 48 000
Telefaks: 37 01 98 01
firmapost-sor@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Gjerpengate 10
3709 Skien

per.hermansen@vegvesen.no

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

3. Begrensede utbyggingstiltak

- Vurderingsskjema – se tabell nedenfor
- Fra salen:
 - × Sentralt gitte krav og forutsetninger må man følge, enten man liker dem eller ikke. Velger man andre løsninger, vil prosessen stoppe opp.
 - × Synliggjøring av samfunnsnytte er trolig helt sentralt for å få befolkningen med.
 - × KVUen handler om å finne de beste overordnede løsningene.
- Tidsplan
 - × Utforming av konseptene ferdig til jul 2012
 - × Rapporten ferdig til sommeren 2013
 - × Mulighetsstudie for bompenger sommer 2013
 - × KS1 – høring høst 2013
 - × Regjeringsnotat ferdig ved årsskiftet 2013 – 2014. Når dette er en realitet, er ting bestemt.
- Neste møte flyttes til onsdag 12. desember. Sted: Trolig Slottsfjellsmuseet. Noen punkt fra dagsordenen:
 - × Forankre mål og krav
 - × Ikke-prissatte konsekvenser på rendyrkede konsepter
 - × Regionale virkninger
- Tore Kaurin:
 - × Neppe mulig å unngå en bompengeløsning – men dette er og blir et politisk spørsmål
 - × Staten kommer ikke til å komme med noen penger, ettersom det ikke er noen statlig eide veger i det berørte området.
 - × Statens vegvesen stiller gjerne opp med informasjon, faktagrunnlag, m.v. når dette ønskes.
- Fra salen:
 - × Slett ikke alle har fått med seg eierskiftet når det gjelder fylkesvegene (regionalreformen). Dette må kommuniseres, og ansvarlige må være klare på dette, slik at det ute i befolkningen ikke oppstår ideer om mulig statlig finansiering. Det finnes faktisk formannskapsmedlemmer som fortsatt ikke har fått med seg regionalreformen.
 - × Alle har heller ikke fått med seg at KVU-arbeidet nå faktisk er i gang.
 - × Mulighetsstudien er første skritt mot en bompengeløsning. Den kan forkastes eller godkjennes. Ved godkjenning kommer andre skritt: Stortingsdokumentet (utredningen). Den vil være mer konkret på kostnad og detaljer.

Vurderingsskjema konsepter

Konsept	Mål / krav	Prissatte konsekvenser	Ikke-prissatte konsekvenser	Regionale virkninger
1.				
2.				
3.				
4.				

Krav og mål

v/ David Ramslien

- Spørsmål fra salen angående grad av ivaretagelse av kollektivløsninger i konseptene. Svar: Dette er sentralt i våre vurderinger, og det vil bli gitt anledning til innspill m.v. senere i prosessen.
- Se presentasjonsdokumenter.
- Fra salen:
 - × Er det noe vi utelukker her?

- × Finnes det aspekter som vi ikke har tatt inn i vurderingene?
- × Sikrer vi konkurransekraft for næringslivet?
- × Sikrer vi jordbruksarealene? Jordvern er viktig både nasjonalt og lokalt – faktisk også globalt.
- Vi må være nøkterne med å fremheve punkter, slik at ikke alt blir like viktig. Og målstrukturen, med henholdsvis overordnede, omfattede mål og underliggende, samt premisser, må være klar.
- Fra salen forts.:
 - × Er privatbilismen ivaretatt? Uten bilen stopper Norge.
 - × Vi må få vekk gjennomgangstrafikken, slik at sentrum kan benyttes på en bedre måte.
 - × Næringslivet ønsker og trenger sikkerhet og effektivitet for sine transportbehov.
 - × Bedre kollektivtilbud vil bidra til å gi bedre fremkommelighet for bilistene, fordi mange vil velge et godt kollektivtilbud fremfor å kjøre selv. Attraktiviteten kan økes ved for eksempel fordelaktige parkeringsløsninger.
 - × Gange og sykling er viktig i helheten.
 - × Sykling må løftes frem som en reell mulighet for å redusere bilbruk og for å bedre klima og miljø. Sykling er et nasjonalt satsningsområde, så ordet «sykkel» må være nevnt tydelig.
 - × Attraktivitet er et viktig begrep når det gjelder sykling / tilrettelegging for sykling, men det er kanskje ikke enkelt å måle.
 - × Veksten i transport skal, i følge NTP¹, ikke gi økte klimautslipp.
 - × Selv om Tønsberg er best i Vestfold når det gjelder transport og lavere utslipp, er ikke det godt nok. Det finnes mange byer i Europa på Tønsbergs størrelse som er mer effektive. Klimamål kan bidra til en bys attraktivitet.
 - × Er elbiler med i helheten?
 - × Arealplanlegging er viktig – planleggingen må generere så lite transport som mulig. Byutvikling bør kanskje nevnes som en del av dette. Jordvernet må også ligge inne her.
 - × Kan man sette inn kvalitet som et aspekt rundt kollektivtransporten?
 - × Effektivitet for næringstrafikken må også være med.
 - × Kan redusert trafikk over Kanalbrua være et tegn på stagnasjon?
 - × Volumet reiser i Tønsbergområdet har ikke gått ned, men andelen gange, sykling og kollektiv har gått opp.
 - × Gode parkeringsmuligheter ved kollektivpunktene kan gi økt kollektivbruk.
 - × Mer offensiv satsning på å få folk inn til sentrum etterlyses. Og «sentrum» er Tønsberg sentrum, enten man bor på Tjøme eller i Tønsberg.
- Målkonflikter vil oppstå i prosessen. Avveininger og bevisste prioriteringer blir da viktige. Noen mål er så viktige at de må gå foran andre.
- Byutviklingsperspektivet når det gjelder trafikken i sentrum må være med.
- Redusert reisetid for kollektivtransporten er veldig viktig for bruken, og dermed den totale effektiviteten. Begrepsbruk: Bruk «til og fra sentrum». Ton ned «Tønsberg vest».
- Gunnar Lien: Vi må ha djervere tiltak når det gjelder klima og utslipp. Dette vil blant annet være viktig overfor sentrale myndigheter.

Kravskjemaet («5. Overordnede krav»)

- Kommentarer:
 - × Utviklingsaspektet fremgår ikke av kravskjemaet.
 - × Arealbruk og arealutvikling er ikke det samme.
 - × «By- og regionutvikling» bør brukes?
 - × Handel i sentre rundt Tønsberg fører til mindre trafikk
 - × Byutviklingsperspektivet må bli tydeligere. Gange og sykkel er ikke nok. Bil er også en del av dette.
 - × Attraktivitet ... (Jorun)

¹ Nasjonal Transportplan. Se <http://www.ntp.dep.no/>

- × Ville en kommunesammenslåing gi andre føringer?
- × Det er lave leiepriser i Tønsberg sentrum. Dette tyder på lav attraktivitet.
- × Vi må ha to ting i hodet: Informasjon til folket gjennom mediene, og utforming av søknaden inn mot sentrale byråkrater.
- × Ordfører Petter Berg, Tønsberg: For sentrum vil det være andre reguleringer og bestemmelser (blant annet for parkering) enn hva man kommer til å ha i andre områder av kommunen. Dette for å ivareta attraktivitet og konkurransedyktighet. Et av de viktigste tiltakene vil være å få bort gjennomgangstrafikken i sentrum, for å kunne utvikle boligbygging og næringsvirksomhet her.
- × Et område i Tønsberg med potensial er mellom Farmandstredet og bryggeområdet, og mellom Haugar og Slottsfjellet. Her kan man få til utvikling.
- × Næringslivet sitter klare til å etablere / investere i sentrum
- ×