



Statens vegvesen

Notater

Dato: 29. august 2012

Tid: 13.00 – 15.00

Skriver: Per Harald Hermansen

Saksbehandler/innvalgsnr:

Per Harald Hermansen - +47 911 69 781

Vår dato: 5. september 2012

Vår referanse:

Samarbeidsgruppemøte KVV Tønsberg

Møte nr.: 3

Sted: Slottsfjellsmuseet, Tønsberg

Møteleder: Morten Ask

Til stede: Medlemmer av samarbeidsgruppen KVV Tønsberg

Behovsvurderingen

v/ David Ramslie

- Se presentasjon
- Kjenner folk seg igjen i behovsvurderingen? Ønsker tilbakemeldinger.
- Er folk enige i de prosjektutløsende behovene?
- Fire innfallsvinkler:
 - × Nasjonale behov
 - × Regionale og lokale behov
 - × Etterspørselsbaserte behov
 - × Interessegruppers behov
- Områdespesifikke prosjektutløsende behov
 - × Robust og samfunnsikker fastlandsforbindelse (Nøtterøy)
 - × Miljøvennlig håndtering av trafikken
 - Samordning av areal- og transportplanlegging, blant annet ved å tilrettelegge for å øke dagens beskjedne kollektivandel
 - Reduksjon av reisetiden for sentrumsrettet kollektivtrafikk
- Fra salen:
 - × Må vi bruke tid på dette? En øy med 30 000 innbyggere må ha en sikker fastlandsforbindelse, jf. Vestlandet.
 - Svar: I KVV-sammenheng er det strenge krav til å dokumentere prosjektutløsende

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
Gjerpensgate 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

-
- behov.
 - × Burde ikke miljøbelastningen i form av biltrafikk på Tønsberg sentrum være med som prosjektutløser?
 - Samfunnssikkerhet er ikke med i «det nasjonale behovssettet», men er absolutt en del av behovene for Tønsbergregionen. Her må man derfor hente inn kriterier fra andre førende dokumenter.
 - Reisevaneundersøkelsen
 - × Ut fra denne kan kapasitetsutfordringene se ut til å være mindre enn tidligere antatt for Tønsbergs del:
 - Færre bilførere, flere som er passasjerer, flere billøse husstander, hyppigere bussavganger, økt andel gående og syklende
 - Fra salen:
 - × Hvorfor er Stokke og Tjøme slått sammen i reisevaneundersøkelsen?
 - Svar: Dette ligger i undersøkelsen, og er ikke bestemt av oss. Har blant annet med lave antall intervjuede i de to kommunene å gjøre. Vi vil vurdere om det er behov for å foreta en egen reisevaneundersøkelse.
 - × Er det slik at fravær av vekst kan stoppe prosjektet?
 - Svar: Man må skille mellom reelle behov og ønsker. Fylkeskommunen og kommunene uttrykker at man må akseptere en viss kødannelse for bilistene. Men en stengning av Kanalbrua ville være et større problem.
 - × Problemet med trafikken eksisterer på tross av alt hva man har gjort av tiltak så langt.
 - × Problemet med Kanalbrua og samfunnssikkerhet er trolig behandlet i foreliggende risikovurderinger.
 - Svar: Vi mener at det er gjennomført en risikovurdering, men har til nå ikke funnet dokumentasjon på dette. Det er likevel bred enighet om at behovet er reelt.
 - Vi ber om innspill på om de behovene vi har tillagt de ulike aktørene, faktisk er korrekte.
 - Fra salen:
 - × Bedrifter på Nøtterøy vurderer å flytte inn til fastlandet, både på grunn av manglende sikkerhet og tilgjengelighet. Dette har dermed også med forutsigelighet og næringsutvikling å gjøre.
 - × Trafikkavvikling og byutvikling kan være motstridende faktorer. Argumentasjonen må innrettes slik at man unngår en konflikt her.
 - × Overskriften for prosjektet er «KVU for helhetlig transportløsning for Tønsbergregionen». Da er det dette man må arbeide for å få til.
 - × Skal man redusere utslippene fra trafikken, vil dette få konsekvenser for trafikkmengden.

Samfunnsmålet

v/ Morten Ask

- Se presentasjon.
- Prosjektutløsende behov
- Forslag til samfunnsmål:
 - × «I 2040 skal Tønsbergregionen ha et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem.»
 - Burde samfunnsmålet inneholde begrepet «samfunnssikkert»? Svar: Dette ligger i begrepet «robust».
- Miljøvennlighet
 - × Klimautfordringen
 - × Natur og miljø
 - × Attraktivitet
 - Støy
 - Støv
 - Barrierer

- Robusthet
 - × Sikkerhet med åpen forbindelse til Nøtterøy
 - × Er først og fremst knyttet til samfunnsfunksjonene
 - Faktorer som jordvern og arealbruk må være med.
- Effektivitet
 - × Effektiv transport for næringslivet
 - × Reiseavstand
 - × Sikkerhet
 - × Pålitelighet
- Fra salen:
 - × I dag er det farlig å sykle på det vegsystemet som er til rådighet. Dette må løses opp.
 - × Vi må ha med realisme, slik at vi ikke ender opp med bare ideelle løsninger. Det ligger betydelige uutnyttede næringsarealer på Nøtterøy, blant annet.
 - × Klimautslippene må ned, selv om transportmengden opprettholdes, eller endog øker. Dermed må blant annet gange og sykling øke, sammen med bruken av kollektive transportmidler.
 - × Det foreligger andre behov enn de prosjektutløsende.
 - × Det er behov for 15 000 nye boliger, og plasseringen av disse vil avhenge av blant annet en sikker fastlandsforbindelse.
 - × Næringslivet er det vi lever av. Derfor må man tilrettelegge for næringsutvikling.
 - × 2040 er alt for lite ambisiøst!
- Normalt har man kun ett prosjektutløsende behov i en KVU. Her har vi to.
- Tore Kaurin: Dette er en litt akademisk diskusjon. Når vi vet hva vi skal gjøre, kan vi gjøre det ganske fort.
- Thoralf Eikeland: En KVU er ikke bare ett prosjekt – det er et sett forslag til løsning av en utfordring.
- Gunnar Lien: Det er greit å ha et «langt blikk», det vil si 2040. Da har vi en kompasskurs, og da må vi se lenger enn ti år frem.
- Fra salen:
 - × Det er betydelig utålmodighet i næringslivet. 2040 virker veldig langt frem.
- Vidar Rugset: Samfunnsmålet skal beskrive en fremtidssituasjon.
- Fra salen:
 - × Det er en utfordring i å få folk til å forstå dette.
- Dagfinn Fløystad: Befolkningen må se at prosjektet fullføres i faser, slik at ting skjer etter hvert.

Konseptene – slik de foreligger pr. i dag

v/ Thoralf Eikeland

- Se presentasjon
- Firetrinnsmetodikken
- Konseptene:
 - × 0 = Dagens situasjon. Skal kun inneholde tiltak som har fått bevilgning.
 - × 1 = Bedre utnyttelse av dagens vegsystem. Tiltak som endrer transportetterspørsel og valg av transportmiddel.
 - Parkeringsrestriksjoner
 - Rushtidsavgift
 - Øke gange, kollektiv- og sykkelbruken
 - Stenge Nedre Langgate
 - Bedre kollektivtilbudet
 - × 2 = Mindre tiltak
 - × 3 = Begrensede utbyggingstiltak. Dette er forholdsvis store utbygginger, som vil inngå i det

eksisterende vegnett. Flere av prosjektene kan inngå i Konsept 0, dersom finansiering er på plass.

- Rundkjøring i Mammutkrysset
- Opprusting av Ringvegen
- Presterødkrysset
- Hogsnesbakken
- Tilfartsparkering på Kaldnes
- Konseptene 4 til 7 er varianter av ny Nøtterøyforbindelse
 - × 4 = Ny Nøtterøy-forbindelse, Hogsnes – Ramberg (bru eller senketunnel)
 - × 5 = Ny Nøtterøy-forbindelse Korten – Kaldnes
 - × 6 = Ny Nøtterøyforbindelse ved eksisterende kanalbru
 - × 7 = Ny Nøtterøyforbindelse Borgheim – Skjee
 - × 8 = Kollektivkonseptet
- Kommentarer til konseptene
 - × De viste konseptene er rendyrkede
 - × Vi kommer trolig til å kombinere konsepter, for å finne frem til en best mulig helhetlig løsning.
- Fra salen:
 - × Man må kjenne forutsetninger for å kunne fremme forslag, for å holde på en viss realisme
 - × Drifts- og vedlikeholdskostnader må inn i bildet før valg av løsning
 - Vidar: Disse ligger inne, uten at det er tatt hensyn til hvor de havner (stat, fylkeskommune, kommune)
- De ulike konseptene har ulike virkninger trafikalt, næringsmessig, m.v.

Trafikkberegninger, resultater så langt, og hva vi skal gjøre

v/ Vidar Rugset

- Foreløpige trafikkberegninger på døggnivå Tønsberg 29. august 2012
- Se presentasjon
- RTM – delområdemodell
- RTM – døgmodell
- Modellene for trafikkmengde er statistiske / matematiske, og på makronivå, og derfor ikke nødvendigvis presise. De er innrettet mot å vise relative forskjeller.
- Forutsetninger
 - × Dagens bosettings- og lokaliseringsmønster
 - × Dagens bompenger
- Modellen bryr seg ikke om hvorvidt det er tunnel eller bru som bygges
- De forskjellige alternativene vil aggregere forskjellige mengder nyskapt trafikk. Her er Vestfjordforbindelsen «verst».
- Alternativet Teie – Korten (gir nedgang i totalt trafikkarbeid)
- Alternativet bru ved Ramberg (gir enda større nedgang i totalt trafikkarbeid)
- Alternativet bru / tunnel via Hogsnesbakken (gir en null-ending når det gjelder trafikkarbeid)
- Alternativet Vestfjordforbindelsen (gir en sterk oppgang i totalt trafikkarbeid (ca. 100 000 personbil – km / døgn))
- Alle konsepter blir vurdert på det samme grunnlaget.
- Fra salen:
 - × Dette er ikke perfekt, men det er det beste vi har i dag.
- Det er mulig å bruke restriktive tiltak for å styre trafikkstrømmene, i tillegg til å bygge nytt.

Mulighetsstudium

v/ Gunnar Lien

- Vi oppfatter nå at vi har fått bestillingen på å gjennomføre mulighetsstudiet
- Den blir knyttet til KVUen
- Mulighetsstudien dekkes av Statens vegvesen (i likhet med KVUen)
- Mulighetsstudiearbeidet vil bli faset inn når det faller naturlig i KVU-arbeidsprosessen.

Videre

v/ Morten Ask

- Det er samfunns målet som det nå haster med. De andre elementene kan endres frem til beregningsarbeidet skal i gang. Derfor er det nå fortsatt viktig å få forslag m.v. inn.

Møter videre

- 17. oktober
- 11. desember – bør trolig flyttes, på grunn av kollisjon med regionledermøte.