



Naturvernforbundet
i Vestfold

jordvern.no
VESTFOLD



Rask og miljøvennlig transport i Tønsbergområdet

Rask og miljøvennlig transport i Tønsbergområdet

Satsing på miljøvennlig transport kan løse trafikkproblemene i Tønsbergdistriktet til en mye lavere pris enn bygging av nye store veier. Kollektiv, sykkel og gange kan styrke sentrumshandelen mer enn biltrafikk er i stand til. Dessuten kan satsing på kollektiv, sykkel og gange gi store helsegevinster og spare miljøet for nedbygging og luftforurensning. Naturvernforbundet i Vestfold og Jordvern Vestfold mener at vår visjon for rask og miljøvennlig transport gir langt bedre måloppnåelse enn en ny stor og dyr veitrasé fra øyene til fastlandet.

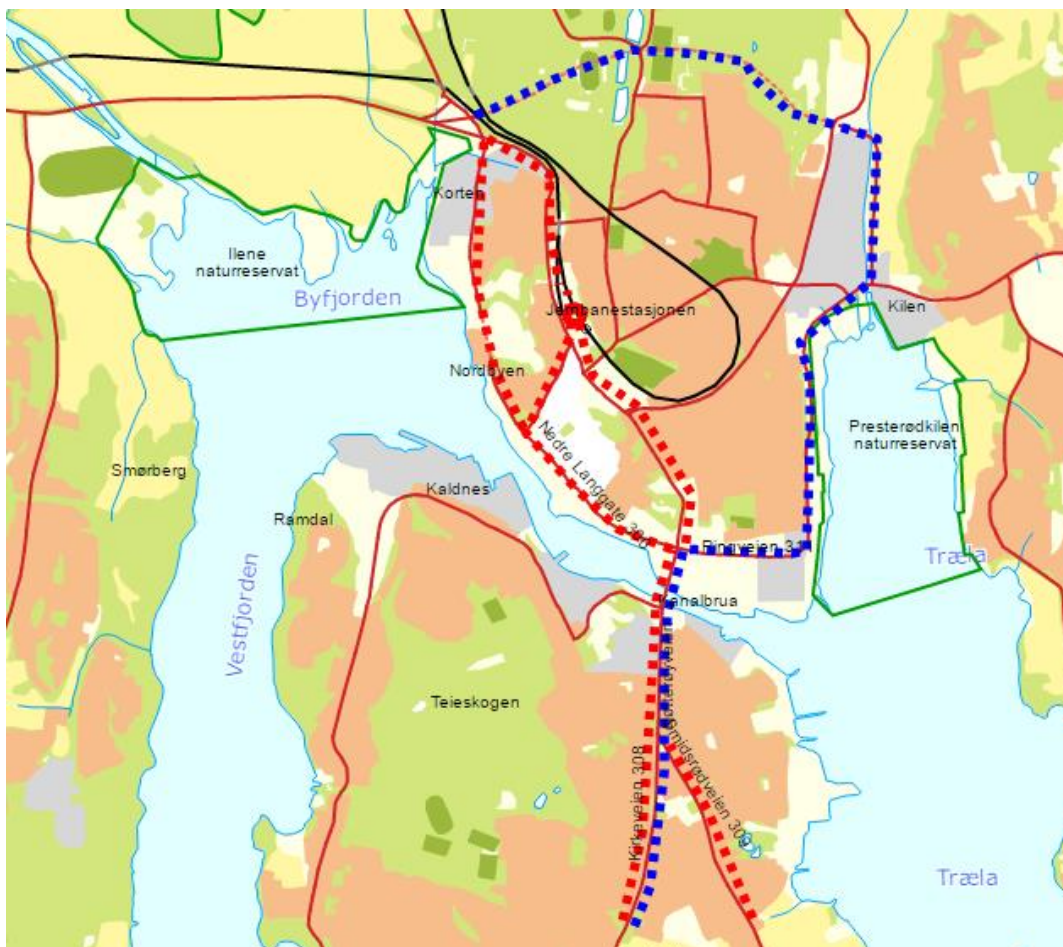
Dette er vårt forslag:

- Ny klaffebru med inntil 4 felt for bil (2 i hver retning) bygges ved siden av dagens kanalbru. Dagens kanalbru får 2 felt for kollektivtrafikk og personbiler med mer enn 1 person, 2 felt for hurtigsykling, 2 felt for rolig sykling og 2 felt for gående (alle med 1 felt i hver retning). Gjennomgående biltrafikk ledes via Kilen til Frodeåstunellen. Ringveien kan utvides til 3 felt, og det kommer ikke i konflikt med naturreservatet i Presterødkilen.
- Kollektivfelt på alle innfartsårer til Tønsberg. Noen av gatene i Tønsberg får kollektivfelt, i andre gater får bussen bedre plass ved at gjennomkjøring med bil ikke tillates. Bil med mer enn én person får bruke kollektivfeltene.
- Alle bussruter går omtrent samtidig fra en ny og mer effektiv kollektivterminal ved jernbanestasjonen, og rutene samordnes med togets avgangstider.
- Sykkelekspressveier gjør det mulig å sykle raskt på alle hovedinnfartsårer og alle viktige gater gjennom Tønsberg.
- Sikre sykkelparkeringsplasser gjør det mulig å parkere sykkelen trygt og tørt ved kollektivterminalen, ved arbeidsplassene og ved butikkene.
- De som trenger bil får bedre plass til å kjøre i Tønsberg. For å oppnå det, må de av oss som ikke trenger bil få veldig gode muligheter til å ferdes til fots, med sykkel eller kollektivtrafikk.
- Når buss og sykkel kan kjøre effektivt, tar det bare 10 minutter med buss (30 km/t) fra Borgheim til Tønsberg jernbanestasjon (5 km) og 15 minutter med sykkel (med fart 20 km/t).

Rask og miljøvennlig transport i Tønsbergdistriktet



Fra kollektivterminalen i den sveitsiske byen Schaffhausen (45 000 innbyggere) går alle bussrutene samtidig hvert 10. minutt. I gjennomsnitt har hver innbygger 300 kollektivreiser per år.



Rød, stiplet linje: Veier hvor bussen enten kjører i egne kollektivfelt eller har prioritet. Blå, stiplet linje: Ny trase for gjennomgående biltrafikk. Rød sirkel: Kollektivterminal ved jernbanestasjonen.

Rask og miljøvennlig transport i Tønsbergdistriktet



Sykkeleक्सpressveier bygges langs Nøtterøyveien, Smidsrødveien, Kirkeveien, Stoltenbergs gate, Halfdan Wilhelmsens gate, Nedre Langgate, Tollbodgaten, Farmannsveien og Grev Wedels gate. Rød sirkel: Kollektivterminal ved jernbanestasjonen.

Vi oppnår:

Sikker fastlandsforbindelse

Sannsynligheten er svært liten for at to klaffebruer som ligger med noe avstand fra hverandre, hvorav en er ny, får tekniske problemer samtidig eller blir pårent av samme båt.

Styrket handel i sentrum

Satsing på sykkel og kollektivtrafikk styrker handel og aktivitet i byens sentrum. Dermed blir byen mer attraktiv. Undersøkelser viser at gående, syklende og kollektivreisende legger igjen mer penger i butikker i sentrum enn bilister.¹

Med god kollektivtrafikk og gode sykkelveier, trengs det ikke så store områder med parkering i byen, og det blir naturlig å handle i sentrum, dit bussene og sykkelveiene går. Satsing på biltrafikk og etablering av detaljhandel utenfor byen vil derimot svekke sentrumshandelen.

Stille by og bedre luft

Sykkel og buss gir en stille by og bedre luft. Også el-biler gir svevestøv, og i en fart på over 50 km/t bråker el-biler like mye som bensin- og dieslbiler. Mesteparten av støyen kommer fra hjulenes friksjon mot veien².

Klimavennlig

Biltrafikk er den desidert største utslippskilden til klimagasser i Tønsbergdistriktet, sett bort fra raffineriet på Slagentangen³. Store nye veisystemer som gjør det mer attraktivt å kjøre bil, gir økt biltrafikk og økte klimagassutslipp^{4, 5}.

Sikrere matforsyning

Jordene rundt Tønsberg er blant landets mest produktive. Én kvadratmeter matjord gir nok korn til å bake ett brød!⁶ Bygges det nye breie veier, vil biltrafikken øke. Dermed må veiene over Jarlsbergsletta utvides, og da kan over 50 000 m² matjord bli lagt under asfalt.⁷

Sunt og billig

Helsegevinsten av sykling er beregnet til 26 kr per kilometer.⁸ Det er med andre ord god økonomi å legge til rette for at sykling blir attraktivt! Bare det å gå til bussen, 5 minutter om morgenen og 5 minutter om ettermiddagen, gir en stor helsegevinst.

Derimot er store veisystemer svært dyre, og stimulerer til bilkjøring i stedet for gåing og sykling.

Trygt og trivelig

Buss- og sykkeltrafikk gir færre ulykker enn biltrafikk.

For at folk skal trives med å kjøre buss, må et nytt kollektivsystem ha en trygg og trivelig kollektivterminal og trygge holdeplasser. Kollektivterminalen må være lys, oversiktlig, romslig og må være et sted som folk kan trives på.

Hva med å samordne kollektivterminalen med et kulturhus, en kafé, et sted hvor man kan holde møter eller konserter, et sted hvor organisasjoner, korps eller dansegrupper kan arrangere møter, konserter og forestillinger?

Hva er forskjellen på vårt forslag og myndighetenes forslag?

Klima: Vegvesenet, fylkeskommunen og kommunene utreder planer for et stort veianlegg fra Kolberg på Nøtterøy via bruer eller senketuneller på tvers av Byfjorden mot Korten eller Smørberg.⁹ Enten det blir fire felts vei i bru eller senketunell, vil det gjøre det mer attraktivt å kjøre bil.

Konkurransforholdet forskyves i favør av bilen til tross for at de samme myndighetene har nullvekst i biltrafikken som mål.

Sykkelekspressveier og kollektivtraseer over den gamle kanalbrua vil ikke kunne veie opp for det økte klimagassutslippet som følger av trafikkveksten en ny firefelts vei vil skape. I tillegg vil selve byggingen av det nye store veianlegget gi betydelige klimagassutslipp.¹⁰ Anleggsmaskiner står allerede for en betydelig del av klimagassutslippene i Tønsberg.³

Naturmangfold: Myndighetene har planlagt at den nye veien skal krysse byfjorden i nærheten av Ilene naturreservat (mot Korten eller Smørberg). Det er sannsynlig at veien vil påføre reservatet ubotelige skader. Støy og lys inn mot reservatet kan forstyrre fuglene.¹¹ Videre er det stor farer for at innflygingen til reservatet blir forstyrret av bru. Både tunell og bru

Rask og miljøvennlig transport i Tønsbergdistriktet

kan med stor sannsynlighet endre og bremse vannstrømmene i Byfjorden. Strømmene er svært viktige for å opprettholde en god tilstand på mudderflatene og ålegrasengene i reservatet. Mudderflatene og ålegrasengene er et svært viktig matfat for fuglene. Ilene naturreservat er av internasjonal status fordi det har en nøkkelrolle for fugler på trekk vår og høst. Tønsberg er i en unik situasjon som har to flotte våtmarksreservat tett inntil byen.

Landskap: Tønsberg har en stolt middelalder- og vikinghistorie som kommunen aktivt bruker for å få folk til å bosette seg og bedrifter til å etablere seg her. Sett fra Slottsfjellet ligger Byfjorden og kulturlandskapet opp mot Jarlsberg hovedgård omtrent slik det har ligget siden vikingtiden.

Vegvesenet ønsker å krysse Byfjorden mellom Kaldnes og Korten eller Smørberg, men virkningene på natur- og kulturlandskap ble ikke utredet i konseptvalgutredningen.¹² Vegvesenet utreder nå slike virkninger, men

hvorvidt utredningene blir tatt til følge er et spørsmål i og med at vårt fullgode alternativ som skåner Byfjorden, ble skjøvet til side av Vegvesenet tidlig i prosessen.¹³

Matjord: Vårt forslag fører ikke til nedbygging av matjord. Myndighetenes forslag kan medføre at mer enn 50 000 m² matjord bygges ned. 1 m² matjord gir nok korn til 1 brød.

Handel i sentrum: Vårt forslag vil stimulere til økt handel og mer liv i sentrum. Myndighetenes forslag vil føre mer av handelen ut av sentrum.

Kostnader: Vårt forslag med parallell klaffebru og videre til Kilen fullt utbygget, vil i dagens priser være minst 1 mrd. kroner rimeligere enn bru og 1,7 mrd. kroner rimeligere enn senketunnel, begge på traseen Kaldnes – Korten.¹⁴ Disse pengene kan brukes til kollektiv og sykkel.

Kilder:

1. Tennøy et. al, Transportøkonomisk institutt, TØI-rapport 1400/2015
2. Forskning.no: <http://forskning.no/alternativ-energi-bil-og-trafikk-forurensning-miljopolitikk-miljovern-miljoteknologi/2012/10/er>
3. Miljøstatus.no (<http://www.miljostatus.no/finn-tallene/?query=Kommunefordelte%20klimagassutslipp>)
4. Strand, Arvid, TØI og Langemyhr, Tore, SINTEF, 2011: Kapasitet i veinettet (<http://www.tiltakskatalog.no/a-2-1.htm>)
5. Usterud Hanssen, Jan, TØI 2006: Mer vegkapasitet i byene gir mer trafikk. Samferdsel nr. 10 – 2006, <https://samferdsel.toi.no/nr-10-desember-2006/mer-vegkapasitet-i-byene-gir-mer-trafikk-article19113-985.html>
6. Statistisk sentralbyrå: Korn og oljevekster, areal og avlinger, 2010 – 2014. *Redaktørens bemerkning:* For Vestfold sett under ett ligger avlingene av hvete noe under ½ kg per kvadratmeter. Jordene i Tønsbergdistriktet har noe høyere avlinger. Avlinger helt opp til 1 kg per kvadratmeter er ikke uvanlig. ½ kg hvete er nok til å bake 1 brød.
7. Beregningen er laget på grunnlag av Statens vegvesen: Håndbok N100 – veg og gateutforming som krever 16 meter veibredde + grøft, dvs. minst 18 meter bredde. Eksisterende veibredde med grøft er anslått til 12 meter. Differansen, 6 meter, er multiplisert med den sammenlagte lengden av 2-feltsveiene over Jarlsbergsletta (den delen av Semslinna som er 2 felt + Jarlsberglinna + Jarlsberggata. Kun strekninger ved dyrka mark og dyrkbar mark er tatt med). Dette gir 53 000 m².
8. Statens vegvesen, håndbok V712, konsekvensanalyser (avsnitt 5.2.5, helsevirkninger av økt gang- og sykkeltrafikk)
9. Bypakke Tønsbergregionen: Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme. Fastsatt planprogram. April 2016.
10. Nasjonal transportplan, grunnlagsdokument, side 37: http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Plangrunnlag/_attachment/1215451/binary/1108802?_ts=154a51c1a38
11. Follestad, Arne, NINA-rapport 851, Kunnskapsoversikt over effekter av forstyrrelser på fugler: Innspill til forvaltningsplaner for Lista- og Jærstrendene: <http://www.nina.no/archive/nina/pppbasepdf/rapport/2012/851.pdf>
12. KVVU Tønsbergregionen. Rapport. Ikke prissatte virkninger. Drammen 2013.
13. Statens vegvesen. Konseptvalgutredning for transportsystemet i Tønsbergregionen. November 2013.
14. Beregning av kostnader er utført av Statens vegvesen i forbindelse med produksjon av KVVU. Kostnadene er angitt med 40 % usikkerhet og er indeksregulert til 2016. Beregningene omfatter 4 felt fra Teie til rundkjøringen ved Kilen.



Buss er effektivt!

Selv om alle nye biler i fremtiden går på strøm eller mer eller mindre klimavennlig biodrivstoff, vil satsing på buss og sykkel gi langt lavere utslipp. Allerede i dag går de fleste bussene i Tønsbergområdet på klimavennlig biogass. Buss bruker mindre energi per passasjerkilometer enn privatbil, og busstrafikk tar mye mindre plass enn biltrafikk. En full buss erstatter omtrent 1 km bilkø!



Alle foto i denne brosjyren: Hans Ivar Nesse



Naturvernforbundet
i Vestfold

jordvern.no
VESTFOLD