

Til

Bypakke Tønsbergregionen

[firmapost@vfk.no](mailto:firmapost@vfk.no)

GJENNESTADTUNET 85

3160 STOKKE

TLF.: 410 67 532

VESTFOLD@JORDVERN.NO

WWW.JORDVERN.NO

ORG.NR.: 913 061 284

Stokke, 09.02.2017

### **Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme**

Hoveddokumentet som er lagt ut til offentlig ettersyn er kalt "Interkommunal kommunedelplan med konsekvensutredning for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme". I tillegg til hovedrapportene er det lagt ut flere delrapporter og en konsekvensutredning. Planene omfatter en rekke trafikk- og samferdselstiltak utover ny fastlandsforbindelse. Fristen for uttalelse er satt til 9. februar.

#### **1. Hva vi blir bedt om å ta stilling til?**

Jordvern Vestfold mener at valget av planforutsetninger i denne saken vil ha stor innflytelse på nedbygging av matjord. Av denne grunn vil vi også kommentere viktige planforutsetninger.

Ny fastlandsforbindelse blir presentert som det viktigste tiltak i den framlagte planen. Vi blir bedt om å ta stilling til:

- Hengebro fra Ramberg til Smørberg (alternativ 11500)
- Senketunnel fra Kaldnes til Korten (alternativ 16730)

Planforslaget baseres på en 4 felt veiløsning fra Kolberg på Nøtterøy til fastlandet. Jordvern Vestfold vil kommentere kort noen sentrale konsekvenser knyttet til henholdsvis senketunnelen og til hengebroa. Å bygge senketunnel over Tønsbergfjorden mellom Kaldnes og Korten krever store investeringer samtidig som det er knyttet stor usikkerhet til et slikt prosjekt. Etter det vi kjenner til, er det bare bygd en lignende type senketunell i Norge tidligere. Opratunnelen i Oslo ble kostnadsregnet til 3 mrd kroner. Den ferdige løsningen ble 100 % dyrere. Hengebroa fra Ramberg til Smørberg planlegges med en seilingshøyde på 40 meter. Hvilke konsekvenser får dette for Tønsberg som havneby? Kystverket har tidligere satt krav om 55 meters seilingshøyde i Vestfjorden. Videre er det grunn til å regne med at en fastlandsforbindelse til Smørberg med en ny veiforbindelse mellom Smørberg og til FV 303 på Vear, vil føre til at mange velger å bruke FV 303 sørover for å komme sørover og til E-18. I sum er de to løsningene meget kostbare samtidig som de har flere negative samfunnsmessige virkninger, herunder et unødvendig stort forbruk av god matjord.

## 1.2. Motorveistandard som planleggingsnorm

Trafikkanalyser fra Civitas AS viser at dagens veinett har tilstrekkelig kapasitet. Dersom flere enn i dag kjører med mer enn en person i bilen, kan dette dekke opp for bilveksten som skyldes vekst i befolkningen. Befolkningsveksten har for øvrig vært mindre enn den som ligger til grunn for Vegvesenets prognoser. Et tiltak som køprising vil bidra til en bedre spredning av trafikken og sånn sett ført til en bedre kapasitetsutnyttelse av dagens vei. En bærende forutsetning i veipakka er at trafikkveksten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Flere rapporter fra TØI viser at trafikken vokser når veikapasiteten øker. Den løsningen som Statens Vegvesen her presenterer skal fungere i lang tid, kanskje i hundre år. Mange mener at vi med førerløse biler står foran en historisk samferdselsrevolusjon i løpet av de nærmeste tiårene. Førerløse biler har mindre krav til veikapasitet, midtdeler m.v. enn dagens bilpark. Skal vi denne situasjonen bruke mye penger på et "gammeldags" gigantprosjekt som fjerner oss fra målet om 0 – vekst i klimagassutslipp, og som i tillegg har mange negative miljømessige konsekvenser. I kapittel 9 i hovedrapporten er behovet for fire felts vei fra henholdsvis Korten til Aulerød (Semslinna) og fra Korten til rundkjøringen ved Sem kirke (Jarlsberglinna) omtalt og konsekvensvurdert. Dette ikke er en del av "Bypakka", men etter det vi forstår er det etter Vegvesenet sin vurdering på kort sikt behov for opprusting av både Semslinna og Jarlsberglinna til fire felts motorvei. Samlet sett vil dette medføre en ekstra nedbygging av 100 da av landets beste matjord.

## 2. Den beste løsningen ligger i skrivebordsskuffen

Naturvernforbundet i Vestfold og Jordvern Vestfold engasjerte tidlig i 2016 Civitas AS til å vurdere fastlandsforbindelsen fra Nøtterøy og Tjøme på nytt. Basert på tilgjengelige data fra den gjennomførte planprosessen ble den østlige løsningen med ny (parallell) kanalbro foreslått. Løsningen baserer seg på følgende elementer: dagens veinett på Nøtterøy, regulering av bruken av dagens kanalbro (mer kollektiv og sykkel) og en opprusting av omkjøringsveien mellom Stensarmen og Kilen samt bruk av Frodåstunellen til Korten. Denne løsningen har vært grovutredet med den er tidligere blitt forkastet. På grunn av manglende data er det ikke foreslått tiltak eller utført kostnadsanslag for endepunktene (Teie og Kilen). Denne løsningen har følgende fordeler:

- Billig (Kostnadseffektiv ved at den i stor grad baserer på dagens veinett)
- God omkjøringsvei (Trafikk som skal til Tønsberg by har andre alternativer enn Kanalbroa)
- Miljøvennlig (Naturmiljø og landbruk)

Civitas AS presenterte og gjennomgikk planene i et møte med fylkespolitikere på Fylkeshuset 1. februar 2017.

### 3. Anbefaling

Sett i lys av en framtidig trafikkrevolusjon (med førerløse transportmidler) som ikke synes å ligge så langt fram i tid, framstår Statens Vegvesen sin måte å planlegge på som gammeldags. Dersom målet om at framtidig trafikkvekst tas som kollektiv trafikk, sykkel og gange skal bli en realitet, må planarbeidet prioriteres på en annen måte. Vi er klar over at det er arbeidet med gatebruksplan for Tønsberg by og at det også er planer for "myke" trafikanter. Dersom den omtalte målsetningen (om 0-vekst) skal kunne realiseres, må planarbeidet knyttet til kollektiv, sykkel og gange prioriteres på en bedre måte enn tilfellet har vært i "Bypakke Tønsberg" hvor en ny motorvei til fastlandet har fått den største oppmerksomheten.

Vi anbefaler at en østlig løsning med parallell kanalbro tas fram igjen, sluttutredes og legges fram som forslag til ny fastlandsforbindelse. Statens Vegvesen og politikerne må sette langt sterkere fokus på tiltak som bidrar til at veksten i biltrafikken flater ut. Da vil det heller ikke være behov for å utvide både Semslinna og Jarlsberglinna til fire felts motorvei.

Vennlig hilsen



Sigbjørn Fjærvoll,  
leder Jordvern Vestfold