



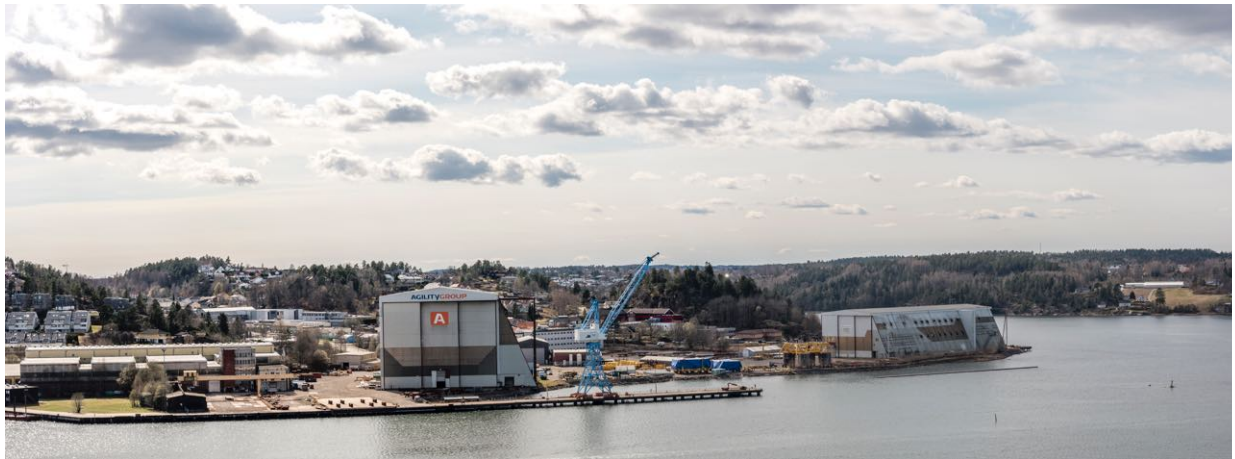
Statens vegvesen

## Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme

Temarapport

# Lokale og regionale virkninger

Kommunedelplan med KU



Oppdatert pr. 12. november 2017

Forsidefoto: Gunnar Ridderström

## Forord

Foreliggende rapport er en temarapport for interkommunal kommunedelplan med konsekvensutredning for Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme. Ansvarlig for utredningen er Statens vegvesen Region sør.

Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme og kommuner er planmyndighet og skal behandle planforslaget. Temarapporten dokumenterer konsekvenser for temaet lokale og regionale vurderer konsekvensene av utbyggingsalternativene.

Formålet med bestemmelsene om konsekvensutredning er ifølge forskrift til plan- og bygningslovens (FOR 2009-06-26): ”..å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer eller tiltak, og når det tas stilling til om, og på hvilke vilkår, planer eller tiltak kan gjennomføres”..

Utredningsarbeidet for prosjektet startet i september 2016. Det ble i forkant gjennomført en omfattende silingsprosess. Denne silingsprosessen resulterte i korridorer og vegalternativer i forslag til planprogram. Planprogram ble fastsatt 15. mars 2016 av kommunestyret i Tønsberg og Nøtterøy kommuner, og 11. april 2016 av kommunestyret i Stokke kommune. I tillegg er planprogrammet behandlet i Tjøme kommune 15. mars 2016 og i Vestfold fylkeskommune 16. mars 2016. Stokke kommune opphørte å eksistere 01.01.2017 da kommunen ble delt mellom Sandefjord kommune og Tønsberg kommune. Den delen av kommunen som berøres av tiltaket Fastlandsforbindelsen ligger etter sammenslåingen i Tønsberg kommune. Arbeidet med konsekvensutredningen for temaet lokale og regionale virkninger startet opp våren 2017.

I statens vegvesen Region sør er Nina Ambro Knutsen prosjektleder for bypakke Tønsberg-regionen, mens Steinar Aspen er prosjektleder for delprosjektet «Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme».

Utredningen for temaet lokale og regionale virkninger er gjennomført av Citiplan AS v/Gunnar Ridderström.

Nina Ambro Knutsen har vært Statens vegvesens fagansvarlige.

Tønsberg, 12. november 2017

## Innhold

1	Sammendrag lokale og regionale virkninger .....	6
1.1	Planprogrammet – krav og oppfølging .....	6
1.2	Metode og forutsetninger .....	6
1.3	Sammendrag av konsekvens .....	7
2	RAMMER OG FØRINGER .....	9
2.1	Fra planprogrammet.....	9
2.2	Avgrensing av fagområdet.....	9
2.3	Krav og retningslinjer.....	10
2.4	Mål for tiltaket.....	18
3	METODE.....	20
3.1	Generelt.....	20
3.2	Definisjon av temaet.....	22
3.3	0-alternativet .....	22
3.4	Definisjon av plan- og influensområdet.....	22
3.5	Registreringskategorier og inndeling i delområder .....	22
4	BESKRIVELSE AV 0 – ALTERNATIVET .....	24
4.1	Samferdselstiltak .....	24
4.2	Boligbygging.....	24
4.3	Næringsutvikling/etablering av nye målpunkt .....	26
5	BESKRIVELSE AV TILTAKET .....	27
5.1	Generelt.....	27
5.2	Standard og utforming.....	27
5.3	Beskrivelse av alternativene .....	27
5.4	Oppsummering alternativene.....	34
6	DAGENS SITUASJON.....	35
6.1	Registreringer .....	35
6.2	Generell beskrivelse av overordnede trekk.....	38
6.3	Influensområde .....	38
6.4	Vurdering av delområdene .....	40
7	KONSEKVENSER .....	45
7.2	Korridor 1.....	46
7.3	Korridor 2.....	49
8	SAMLET VURDERING .....	52
8.1	Oppfølging av planprogrammet .....	53
8.2	Usikkerhet.....	53
8.3	Oppsummering av konsekvenser av anleggsperioden .....	53
8.4	Avbøtende tiltak .....	54
8.5	Kompenserende tiltak .....	54
9	KILDER.....	55
10	Vedlegg: Beslutningsrelevante tema .....	56
10.1	Føringer for utredningen .....	57
10.2	Kriterier for beslutningsrelevans .....	59
10.3	Vurdering av temaene ift. beslutningsrelevans.....	60
10.4	Rangering og anbefaling .....	62

## Figurliste

Figur 1:	Definert senterstruktur i Vestfold fastlagt i den regionale planen for handel og sentrumsutvikling, vedtatt av fylkestinget 20. oktober 2009. ....	12
Figur 2:	Plankartet fra den regionale planen for bærekraftig arealbruk, vedtatt av fylkestinget 6. mars og 25. april 2013. ....	13
Figur 3:	Havnestrukturen i fylket er fastlagt i den regionale planen for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold, vedtatt juni 2015. Tønsberg havn er utpekt som stamnetthavn, men får ikke bedre tilknytning til hovedvegnettet gjennom etablering av en ny Nøtterøyforbindelse. ....	14
Figur 4:	Kommuneplanens arealdel i Tønsberg kommune legger sterke føringer for arealbruken ved Jarlsberg travbane. ....	15
Figur 5:	Kommuneplanens arealdel for Nøtterøy kommune. Arealene på Kaldnes og Ramberg er avsatt til næring. ....	16
Figur 6:	Kommuneplanens arealdel for Stokke kommune er det juridiske dokumentet som fastlegger arealbruken på vestsiden av Vestfjorden fremt il en ny arealdel er vedtatt i nye Sandefjord kommune og for arealene som er avstått til Tønsberg kommune. ....	17
Figur 7:	Kommunedelplanen for Tønsberg har avsatt arealene på Kaldnes vest til næringsbebyggelse. ....	18
Figur 8:	Befolkningsvekst fordelt på aldersklasser frem til 2040. Kommunestruktur fra 2016. ....	25
Figur 9:	Oversiktskart som viser alternativene som skal utredes. ....	28
Figur 10:	Generelle opplysninger alternativ 10 000. ....	29
Figur 11:	Generelle opplysninger alternativ 11 000. ....	30
Figur 12:	Generelle opplysninger alternativ 11 500. ....	31
Figur 13:	Generelle opplysninger alternativ 12 000. ....	32
Figur 14:	Generelle opplysninger alternativ 12 200. ....	32
Figur 15:	Generelle opplysninger alternativ 16 200. ....	33
Figur 16:	Generelle opplysninger alternativ 16 730. ....	34
Figur 17:	Klassifisering av landbruksjord fra den regionale planen for bærekraftig arealbruk. Arealene som berøres på vestsiden av Vestfjorden er klassifisert om A-områder. Det vil legge begrensninger på fremtidig arealutvikling til utbyggingsformål på disse arealene. ....	35
Figur 18:	Arealer til fremtidig utbygging avsatt i den regionale planen for bærekraftig arealbruk. Det er ikke satt av arealer til utbygging ut over dagens bebygde områder i den regionale planen. ....	36
Figur 19:	Det er satt av to kulturmiljøområder som påvirker muligheten for endret arealbruk – Jarlsberg hovedgård og slottsfjellet og Tønsberg middelalderby. ....	36
Figur 20:	Korridor 1 ligger i randsonen av 15 minutters reiseavstand med sykkel, mens korridor 2 ligger i randsonen av 10 minutters reiseavstand. ....	37
Figur 21:	Aktsomhetskartet for stormflo (år 2100) viser at det vil være risiko og begrensninger knyttet til arealbruken rundt kryssområdene på Kaldnes, Travbanen og Korten. ....	37
Figur 22:	Aktsomhetskartet for flom fra den regionale planen for bærekraftig arealbruk viser at store områder på Korten, Kaldnes og ved Jarlsberg travbane er flomutsatt. ....	38
Figur 23:	Influensområdet for lokale og regionale virkninger av en ny Nøtterøyforbindelse. ....	39
Figur 24:	Delområder hvor mulige lokale virkninger av tiltaket er vurdert. ....	40
Figur 25:	Areal avstått fra tidligere Stokke kommune til Tønsberg kommune. ....	42

## Tabeller

Tabell 1:	Oppsummering alle alternativene. ....	7
Tabell 2:	Oppsummering og rangering for <fagtema> for alle alternativene. ....	8
Tabell 3:	Oppsummering alle alternativene. ....	52
Tabell 4:	Oppsummering og rangering for <fagtema> for alle alternativene Bruk farger som I tabell 6-4, s. 131. ....	53

# 1 Sammendrag lokale og regionale virkninger

## 1.1 Planprogrammet – krav og oppfølging

Konsekvenser utredes i henhold til planprogram fastsatt av kommunestyrene i Tønsberg og Nøtterøy kommuner 15. mars 2016, i kommunestyret i Stokke kommune 11. april 2016, i kommunestyret i Tjøme kommune 15. mars 2016 og i Vestfold fylkeskommune 16. mars 2016.

Planprogrammet stiller utredningskrav for lokale og regionale virkninger. Følgende skal inngå i vurderingen av tiltakets konsekvenser: Tilgang til et større arbeidsmarked, tilgang til nye handels- og fritidsmønstre, eksisterende næringsliv, strukturelle endringer innen næringsliv og handel, bærekraftig utvikling mht. arealbruk og strukturelle endringer, endret arealbruk, herunder lokalt utbyggingsmønster, kommunikasjonsknutepunkter, regiondannelse og senterstruktur, turisme, langsiktige konsekvenser for miljø og arealbruk, attraktivitet i sentrumsområdene og folkehelse, – virkning av økt andel gåing og sykling. Utredningstemaene er avgrenset i samråd med oppdragsgiver.

Lokale og regionale virkninger er vurdert i forhold til: Bedret tilgjengelighet til eksisterende bedrifter for ansatte og kunder i form av kortere reisetid og/eller bedre forutsigbarhet (mindre kø og mulighet for alternativ rute ved uforutsette hendelser).

- Mer effektiv betjening av varelevering og leveranser for bedrifter, tjenestereiser (for offentlige virksomheter) eller bedret tilgang på service for bedrifter og offentlige virksomheter.
- Mulighet for etablering av nye byggeområder for boliger, næring, offentlige formål, fritidsformål eller andre bygge- eller anleggsformål som følge av etablering av nytt vegsystem
- Bedret tilgang til områder eller arealer for rekreasjon og friluftsliv
- Kortere vei for gående og syklende, men potensiale for overføring av reiser fra bil til gange/sykkel, eller nye reiser (primært knyttet til rekreasjon og fritid).
- Utvidelse av bolig- og arbeidsmarkedet i regionen – geografisk, eller større andel som kan tenke seg å pendle som følge av kortere reisevei, mindre tidsbruk eller større forutsigbarhet.
- Bedret struktur i det overordnede transportsystemet med mulighet for nye kollektivlinjer, bedre lokalisering av kollektivknutepunkter, lager, sammenslåing av logistikkfunksjoner for eksisterende virksomheter, sammenslåing av enheter etc.
- På virkning av arealer med betydning for turisme og reiseliv lokalt eller regionalt.
- Mulighet eller fare for etablering av nye sentra eller endring av senterutforming.
- Påvirkning på nærliggende arealers bruksmuligheter og utviklingspotensial.

Potensialet for endringer er vurdert i forhold til de enkelte temaene som skal vurderes i planprogrammet (se neste kapittel).

## 1.2 Metode og forutsetninger

Temaet er utredet i hht metoden i Statens vegvesen håndbok V712, men avgrenset til lokale og regionale virkninger. Virkningen er vurdert for hele influensområdet i tråd med planprogrammets krav, og for de enkelte delområdene som berøres. Delområdene som er identifisert er Korten, Jarlsberg travbane, Vear, Kaldnes, Ramberg, Teie og Tønsberg sentrum.

Vurderingene bygger på de vedtatte regionale og kommunale planene for de arealene som blir direkte og indirekte berørt, og en vurdering av arealenes egnethet for utbygging uavhengig av dagens juridiske planer.

### 1.3 Sammendrag av konsekvens

Den samlede vurderingen av lokale og regionale virkninger er gjort for de to korridorane. Forskjellen mellom alternativene, med unntak av bru eller tunnel i korridor 2, vurderes som så små at det ikke influerer på den samlede vurderingen av alternativenes virkninger.

I utredningen er det vurdert av bruforbindelser vil gi en vesentlig bedre reiseopplevelse, en synlig struktur i transportsystemet og vil være mer attraktiv å bruke for unge og eldre enn en tunnel. I tillegg vil en bru gi mindre høydeforskjell for gående og syklende enn en tunnel vi gi. For gående og syklende vurderes derfor bru som bedre enn tunnel.

Den samlede vurderingen av virkninger for korridor 2 vil være avhengig av hvor en fremtidig jernbanestasjon lokaliseres. Dersom den lokaliseres i nærheten av Korten, og det bygges en tunnel over til Kaldnes, er vurderingen at nordre del av Nøtterøy og Tønsberg sentrum vil bli vesentlig bedre integrert funksjonelt enn tilfellet er i dag. Det vil gi andre premisser for eksisterende og fremtidig arealbruk. En slik situasjon vil også ha betydning for Tønsbergs betydning som regionalt senter.

Tema	Virkninger korridor 1	Virkninger korridor 2
Tilgang til et større arbeidsmarked	0/+	+ / ++
Eksisterende næringsliv Tønsberg	0	+ / ++
Eksisterende næringsliv Nøtterøy/Tjøme	+	0 / -
Eksisterende næringsliv utenfor Tønsberg-regionen	0/+	0 / -
Strukturelle endringer innen næringsliv og handel	+	+ / ++
Endret arealbruk/utbyggingsmønster	+	++ / +++
Kommunikasjonsknutepunkter uten stasjon v/Korten	0 / -	0 / +
Kommunikasjonsknutepunkter med stasjon v/Korten	0 / -	+++
Attraktivitet sentrumsområdet Tønsberg m/bru	0/+	++
Attraktivitet sentrumsområdet Tønsberg m/tunnel	0/+	+
Attraktivitet sentrumsområdet Teie	0 / -	0
Folkehelse – virkning av økt andel gåing og sykling m/bru	+	++
Folkehelse – virkning av økt andel gåing og sykling m/tunnel	+	+
Samlet vurdering lokale og regionale virkninger	0/+	++

Tabell 1: Oppsummering alle alternativene.

Alternativene i korridor 2 vurderes som vesentlig mer positive for den lokale og regionale utviklingen enn alternativene i korridor 1. Det gjelder både alternativet med bru og med tunnel. Samlet sett vurderes en bruløsning i korridor 2 som den beste løsningen for lokale og regionale virkninger.

Alternativ	Oppsummering	Konsekvens	Rangering
0	Alternativ 0 er dagens situasjon videreført med vedtatte arealplaner. 0-alternativet er referansen for vurdering av virkninger for de andre alternativene.	0	-
Korridor 1	Det er ikke skilt mellom alternativene i korridor 1. Virkningene vurderes som så like at alle alternativene kan behandles under ett. Alle alternativene gir moderat effekt på eksisterende arealbruk og liten effekt på ny arealbruk, primært på grunn av de høye arealverdiene knyttet til dagens bruk.	0/+	3
Korridor 2 m/tunnel	Korridor 2 med tunnel gir en positiv effekt på eksisterende arealbruk og få negative virkninger på fremtidige arealkonflikter. Tunnel gir mulighet for gående og	+ / ++	2

	syklende, men effekten vurderes som begrenset.		
Korridor 2 m/bru	Korridor 2 med bru gir en positiv effekt på eksisterende arealbruk og få negative virkninger på fremtidige arealkonflikter. Bru gir mulighet for gående og syklende, og vil binde nordre del av Nøtterøy og Tønsberg by tettere sammen.	++	1

Tabell 2: Oppsummering og rangering for <fagtema> for alle alternativene

Alternativet med bru i korridor 2 vurderes som det beste for lokale og regionale virkninger. Selv om dette alternativet vil kunne få vesentlige virkninger for næringsarealene på den vestre delen av Kaldnes, vil det binde sammen nordre del av Nøtterøy og Tønsberg by, og vil på sikt kunne gi en endret arealbruk. På sikt vil vestre del av Kaldnes og Korten bli tettere integrert med Tønsberg sentrum.



## 2 RAMMER OG FØRINGER

### 2.1 Fra planprogrammet

Konsekvenser utredes i henhold til fastsatt planprogram for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme, datert april 2016. Planprogrammet stiller utredningskrav for lokale og regionale virkninger. Følgende skal inngå i vurderingen av tiltakets konsekvenser:

Lokale og regionale virkninger handler om å synliggjøre hvordan endringer i tilgjengelighet eller forutsetninger for å utnytte arealer, kan gi nye muligheter eller begrensninger for befolkning og næringsliv lokalt og/eller regionalt.

Virkningene av et samferdselstiltak kan være kumulative, dvs. at endringer påvirker hverandre på en dynamisk måte med samferdselstiltaket som en utløsende faktor for «endringsspiralen».

Temaet omfatter både byutvikling og regional utvikling. Byutvikling vil si virkningene tiltaket vil ha for sentrumsutvikling i Tønsberg og på Teie med tanke på blant annet attraktivitet, tilgjengelighet og utvikling av sentrumstilbud. Regional utvikling vil si virkningene tiltaket vil ha på blant annet utbyggingsmønster og næringsutvikling i regionen.

Det skal kun foretas utredninger av lokale og regionale virkninger som har beslutningsrelevans. En viktig faktor for å begrense utredningene er å definere et interesseområde, dvs. å begrense analyseområdet til de områdene som beslutningstakerne er opptatt av. Analyseområdet for de lokale virkningene bør som et minimum omfatte byområdet Tønsberg og Nøtterøy. Analyseområdet for de regionale virkningene omfatter et større område, og vil defineres av grensene for det felles bolig- og arbeidsmarkedet rundt Tønsberg. Grensene er overlappende, men kan ta utgangspunkt i at Tønsberg-regionen omfatter Tjøme, Nøtterøy, Tønsberg og Horten, samt deler av kommunene Stokke, Andebu og Re.

Det er nødvendig å i det videre arbeidet nærmere vurdere hvilke tema som er aktuelle og hvilke spørsmål som er viktige for beslutningstakerne å få belyst. Mulige temaer:

- Tilgang til et større arbeidsmarked.
- Tilgang til nye handels- og fritidsmønstre
- Eksisterende næringsliv
- Strukturelle endringer innen næringsliv og handel
- Bærekraftig utvikling mht. arealbruk og strukturelle endringer
- Endret arealbruk, herunder lokalt utbyggingsmønster
- Kommunikasjonsknutepunkter
- Regiondannelse og senterstruktur
- Turisme
- Langsiktige konsekvenser for miljø og arealbruk
- Attraktivitet i sentrumsområdene
- Folkehelse, – virkning av økt andel gåing og sykling

Spørsmål som søkes besvart er: Hvordan og i hvilken grad bidrar ny fastlandsforbindelse til endring for de aktuelle temaene?

En drøfting av hvilke tema som er beslutningsrelevante ble drøftet i et eget notat. Dett er gjengitt i vedlegget.

### 2.2 Avgrensning av fagområdet

Utredningen av lokale og regionale virkninger skal klarlegge de virkningene av tiltaket som ikke fanges opp av de prissatte og ikke-prissatte virkningene. For å unngå dobbelttelling av virkninger er temaet

avgrenset slik at virkninger som er beskrevet andre steder i det fastsatte planprogrammet ikke er tatt med i denne utredningen.

Virkningene for lokal og regional utvikling er hovedsakelig sekundærvirkninger som følge av tiltaket som oppstår fordi kommunene, grunneiere, eiendomsutviklere næringsdrivende og andre med interesser knyttet til arealbruk og bygninger utnytter den endrede tilgjengeligheten som tiltaket gir. Utredningen skal klarlegge potensialet for endringer, men kan i liten grad forutse hvilke endringer som vil komme. Det vil være avhengig av aktørens initiativ, kommunenes arealforvaltning etterspørsel og tilbud i markedet knyttet til arealer og bygninger.

Følgende endringer kan oppstå som følge av en ny fastlandsforbindelse:

- Bedret tilgjengelighet til eksisterende bedrifter for ansatte og kunder i form av kortere reisetid og/eller bedre forutsigbarhet (mindre kø og mulighet for alternativ rute ved uforutsette hendelser).
- Mer effektiv betjening av varelevering og leveranser for bedrifter, tjenestereiser (for offentlige virksomheter) eller bedret tilgang på service for bedrifter og offentlige virksomheter.
- Mulighet for etablering av nye byggeområder for boliger, næring, offentlige formål, fritidsformål eller andre bygge- eller anleggsformål som følge av etablering av nytt vegsystem
- Bedret tilgang til områder eller arealer for rekreasjon og friluftsliv
- Kortere vei for gående og syklende, men potensiale for overføring av reiser fra bil til gange/sykkel, eller nye reiser (primært knyttet til rekreasjon og fritid).
- Utvidelse av bolig- og arbeidsmarkedet i regionen – geografisk, eller større andel som kan tenke seg å pendle som følge av kortere reisevei, mindre tidsbruk eller større forutsigbarhet.
- Bedret struktur i det overordnede transportsystemet med mulighet for nye kollektivlinjer, bedre lokalisering av kollektivknutepunkter, lager, sammenslåing av logistikkfunksjoner for eksisterende virksomheter, sammenslåing av enheter etc.
- På virkning av arealer med betydning for turisme og reiseliv lokalt eller regionalt.
- Mulighet eller fare for etablering av nye sentra eller endring av senterutforming.
- Påvirkning på nærliggende arealers bruksmuligheter og utviklingspotensial.

Potensialet for endringer er vurdert i forhold til de enkelte temaene som skal vurderes i planprogrammet (se neste kapittel).

## **2.3 Krav og retningslinjer**

Statlige planretningslinjer, regionale og lokale planer legger føringene for den lokale og regionale utviklingen i Tønsbergregionen. De nasjonale og regionale føringene skal innarbeides i kommuneplanens arealdel og andre lokale planer.

Ny Nøtterøyforbindelse vil medføre behov for å revidere de lokale planene, og de viktigste nasjonale og regionale føringene som vil påvirke planarbeidet er kort redegjort for. Kommuneplanens arealdel for Tønsberg kommune, sammen med kommunedelplanen for sentrum (byplanen) og kommuneplanens arealdel for Nøtterøy og Stokke kommune legger de juridiske føringene for arealbruken. Kommuneplanens arealdel for Stokke kommune vil være gjeldende til en ny arealdel er vedtatt i Tønsberg og nye Sandefjord kommune.

### **2.3.1 Statlige planretningslinjer for samordnet areal, transport og boligplanlegging**

Retningslinjene skal legges til grunn ved statlig, regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven og ved enkeltvedtak som statlige, regionale og kommunale organer treffer etter plan-

og bygningsloven eller annen lovgivning. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

Rammer for utbyggingsmønster og transportsystem bør fastsettes i regionale planer i tråd med retningslinjene. Planene skal avklare utbyggingsmønster, lokalisering av regionale handels- og servicefunksjoner, hovedtrekkene i transportsystemet og knutepunkter for kollektivtrafikken. Planene bør trekke langsiktige grenser mellom by- og tettstedsområder og store sammenhengende landbruks-, natur- og friluftsområder.

I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. I områder med stort utbyggingspress bør det legges til rette for arealutnyttelse utover det som er typisk. Potensialet for fortetting og transformasjon bør utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk. Nye utbyggingsområder bør styres mot sentrumsnære områder med mulighet for utbygging med mindre arealkonflikter.

Planleggingen skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform. I større by- og tettstedsområder der økt bruk av sykkel og gange kan bidra til effektive løsninger for transportsystemet, bør det utarbeides planer for et sammenhengende gang- og sykkelvegnett med høy kvalitet. Det skal legges til rette for at handelsvirksomhet og andre publikumsrettede private og offentlige tjenestetilbud kan lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkter. Dette gjelder også for besøks- og arbeidsplassintensive statlige virksomheter.

Retningslinjene vil legge føringer for hvilken arealbruk og virksomheter som vil være aktuelt å etablere langs de nye hovedtransportåre, avhengig av hva som fastlegges i regionale og lokale planer. Eventuell etablering av tyngre handelsvirksomhet, større boligkonsentrasjoner og annen trafikkgenererende virksomhet vil måtte avklares gjennom regionale og lokale planer.

### **2.3.2 Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen**

Formålet med disse retningslinjene er å tydeliggjøre nasjonal arealpolitikk i 100-metersbeltet langs sjøen. Målet er å ivareta allmenne interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen, jf. forbudet mot tiltak i 100-metersbeltet langs sjøen i § 1-8 i plan- og bygningsloven.

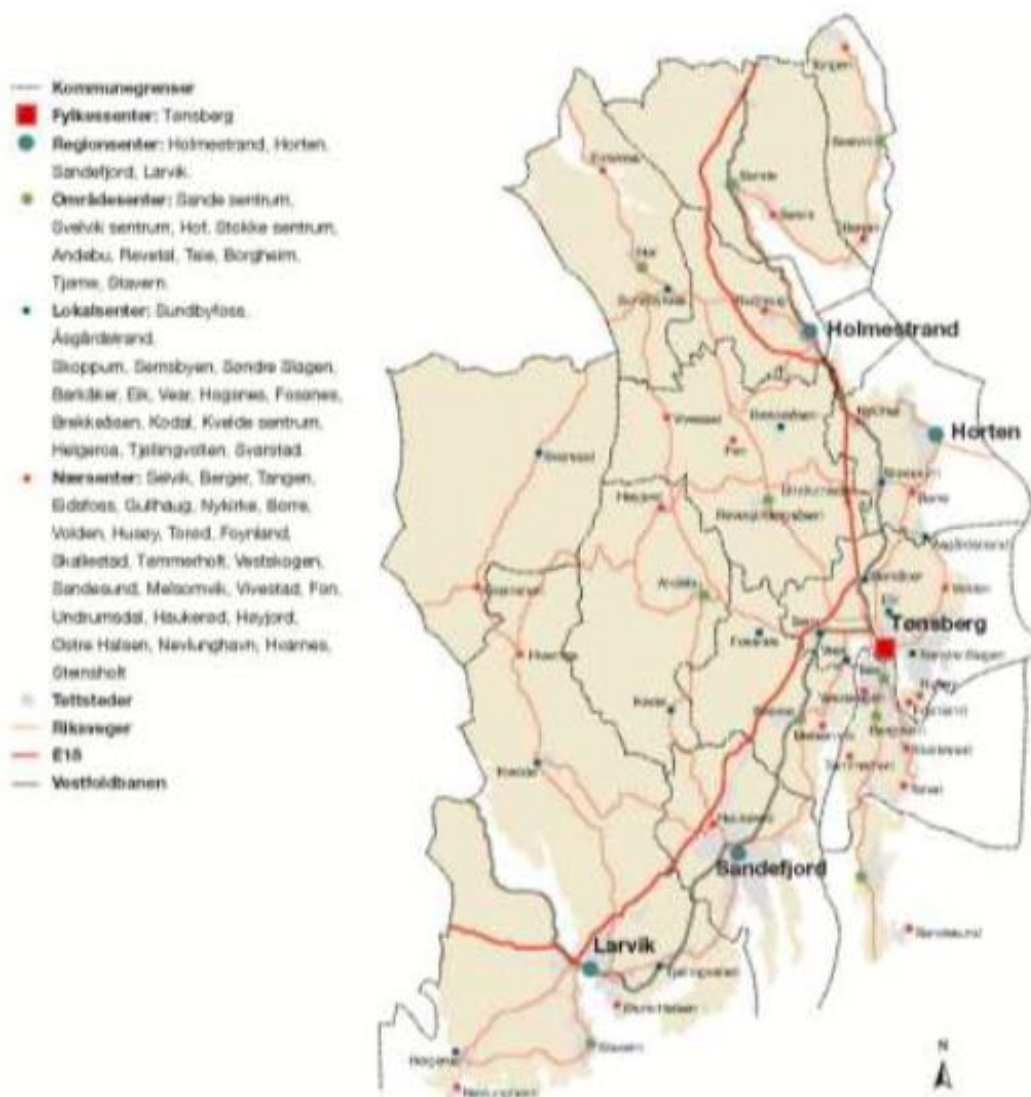
I plan- og bygningsloven 27. juni 2008 nr. 71 er bestemmelsen om forbud mot bygging og andre tiltak i 100-metersbeltet langs sjøen klargjort og strammet inn. I 100-metersbeltet skal det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser. Retningslinjene utdyper loven og gir statlige føringer for kommunenes og fylkeskommunenes planlegging.

Deler av arealet mot sjøen innenfor influensområdet av tiltaket vil være underlagt de rikspolitiske retningslinjene.

### **2.3.3 Regional plan for handel og sentrumsutvikling**

Den regionale planen for handel og sentrumsutvikling ble vedtatt i oktober 2009. Planen skal tilpasses forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre fastsatt ved kongelig resolusjon 27. juni 2008. Den rikspolitiske bestemmelsen har en varighet på inntil 10 år, eller inntil den avløses av regional plan med planbestemmelse i henhold til § 8-5 i plan- og bygningsloven.

I bestemmelsen fastlegges at kjøpesentre bare kan etableres eller utvides i samsvar med retningslinjer i godkjente regionale planer. I områder som ikke omfattes av slike regionale planer vil kjøpesentre større enn 3000 m<sup>2</sup> bruksareal ikke være tillatt. Bestemmelsene gjelder for lokalisering av alle typer detaljhandel. Det er vedtatt at den regionale planen for handel og sentrumsutvikling skal innarbeides i Regional plan for bærekraftig arealbruk (RPBA). Det er fylkeskommunens intensjon at retningslinjer og bestemmelser som etablering av handelsvirksomhet skal videreføres.



Figur 1: Definert senterstruktur i Vestfold fastlagt i den regionale planen for handel og sentrumsutvikling, vedtatt av fylkestinget 20. oktober 2009. Tønsberg er fylkessenter i Vestfold. Teie og Borgheim er klassifisert som områdesenter. Veiar og Sem er lokalsentre og Vestskogen er nærsenter.

Den regionale planen fastlegger at etablering av handel kan skje fritt i sentrumssonene. Disse defineres i kommuneplanens arealdel. I lokalsentre og nærsentre tillates etablering av handelsvirksomhet med samlet bruksareal inntil 3 000 m<sup>2</sup>. Den samlede utvikling av handel i det enkelte lokalsentre og nærsentre må tilpasses senterets plass i by- og senterstrukturen. Lokalsentre og nærsentre er anbefalt avgrenset i kommuneplanens arealdel eller i kommunedelplan.

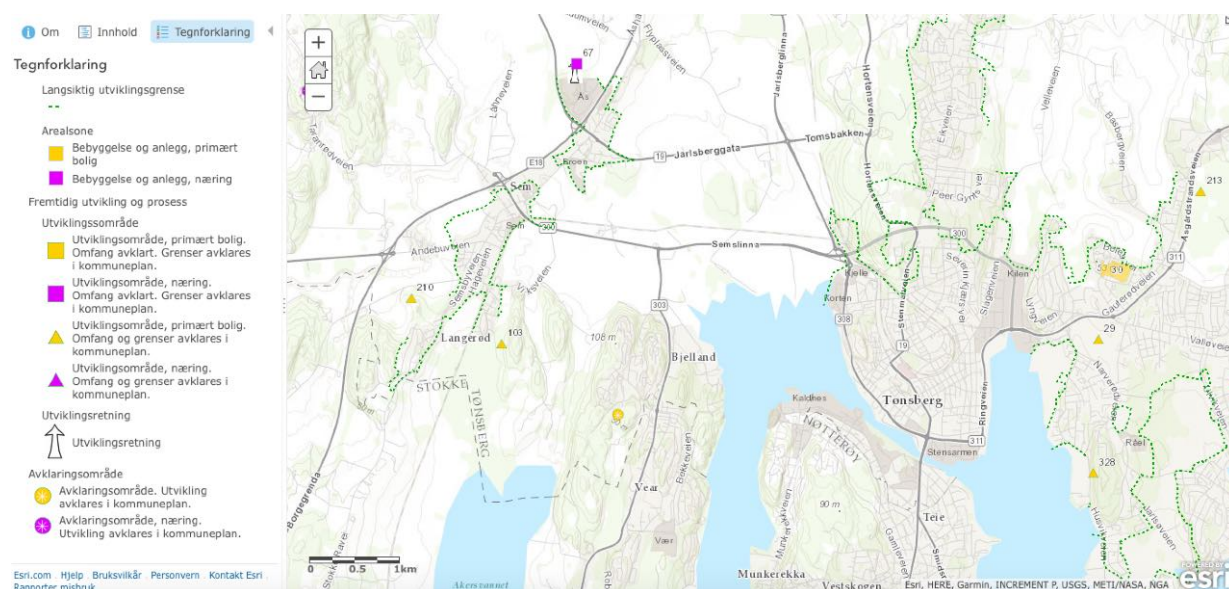
Andre områder for handel skal avsettes i kommuneplanens arealdel eller kommunedelplan. Områdene skal være knyttet til byer og sentre i senterstrukturen, og dimensjoneres og tilpasses byen eller tettstedene de er knyttet til. I vurdering av påvirkning på senterstrukturen skal reduksjon av omsetning i senterstrukturen målt som antall år med tapt omsetningsvekst, om påvirkningen primært skjer innenfor den aktuelle kommunes egen senterstruktur, eller om det er en betydelig påvirkning over kommunegrensen, og lokale vurderinger av virkningen av svikt i omsetning i senter/sentra vurderes. Andre områder for handel som ligger i umiddelbar tilslutning til sentrumssone/lokalsentre/nærsentre skal vurderes mindre restriktivt enn andre områder for handel som ligger i en viss avstand fra sentra.

Den regionale planen for handel og sentrumsutvikling vil legge føringer for hva slags, og omfanget av, virksomhet som kan etableres langs de nye hovedvegene.

### 2.3.4 Regional plan for bærekraftig arealbruk

Den regionale planen for bærekraftig arealbruk er under revisjon. Beskrivelsen her gjelder den gjeldende planen. Det er definert 8 samfunns mål for utviklingen i Vestfold i planen:

- Samfunns mål 1: Vestfold er en bærekraftig og framgangsrik region.
- Samfunns mål 2: Matjordarealet er økt, og de spesielle og uerstattelige verdiene i Vestfolds natur, kulturlandskap og kulturmiljøer er bevart.
- Samfunns mål 3: Byene, tettstedene og bygdene i Vestfold er attraktive og livskraftige.
- Samfunns mål 4: Vestfold er konkurransedyktig nasjonalt og internasjonalt, og trekker til seg kompetent arbeidskraft og nyskapende virksomheter.
- Samfunns mål 5: Ulikheter i folkehelse og levekår er redusert.
- Samfunns mål 6: Transportsystemet er miljøvennlig, sikkert og effektivt.
- Samfunns mål 7: Vestfold er et foregangsfylke for reduserte klimautslipp og miljøvennlig energibruk.
- Samfunns mål 8: Samfunnsikkerheten i Vestfold er svært høy.



Figur 2: Plankartet fra den regionale planen for bærekraftig arealbruk, vedtatt av fylkestinget 6. mars og 25. april 2013. Det er bare området på Vear som ikke er avklart i forhold til langsiktig arealbruk i den regionale planen.

Retningslinjene til planen omfatter landbruk, grønstruktur, friluftsliv, biologisk mangfold, naturmiljø og landskap, kulturmiljøer, geologiske ressurser, geologisk naturarv og vannressurser. Retningslinjene tar også opp arealforvaltningen innenfor langsiktige utviklingsgrenser for byer og tettsteder, samt by- og tettstedsutviklingen i kommunene. Det er satt langsiktige utviklingsgrenser for tettstedene i fylket. Grensene fastsettes i kommuneplanene for å bli juridisk bindende.

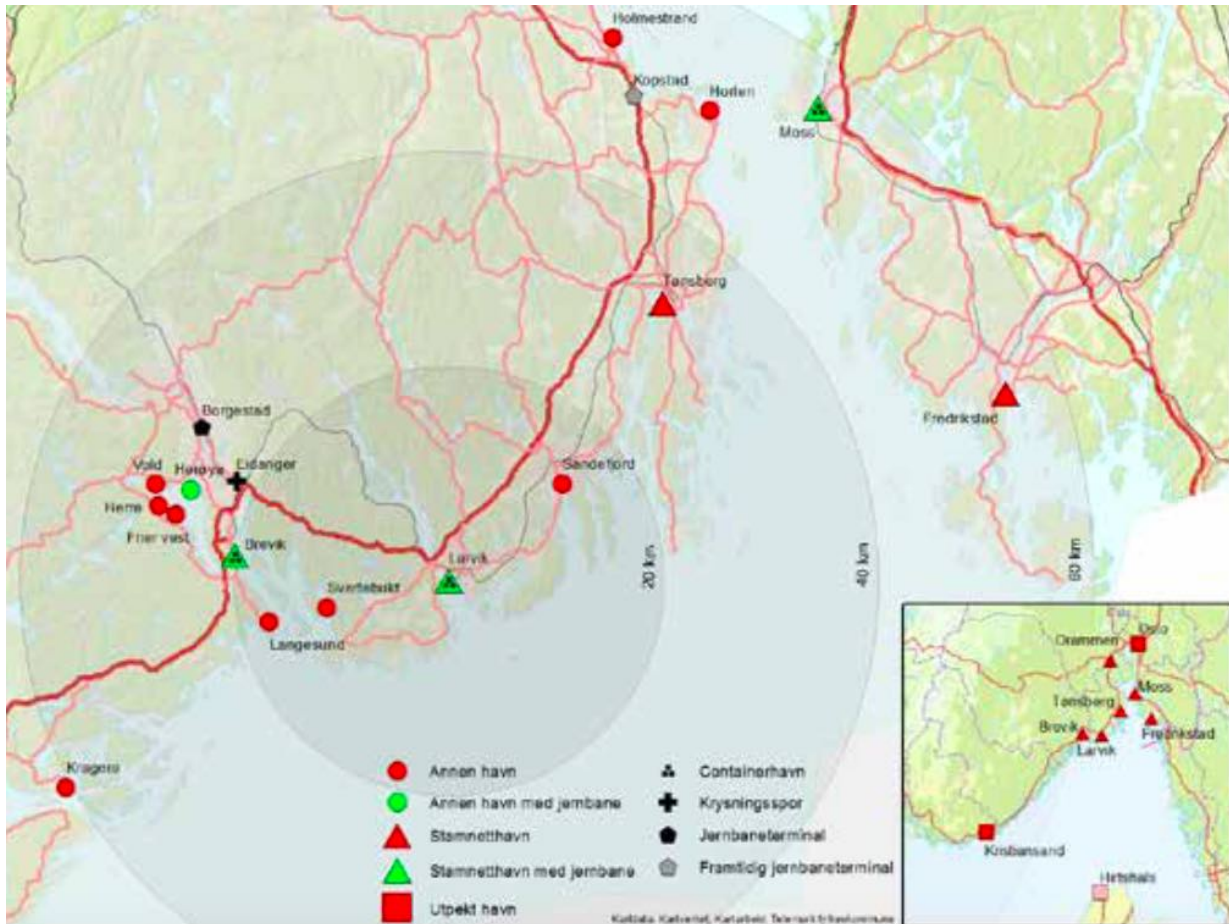
Der videre arealbruk ikke er endelig definert i den regionale planen skal dette avklares i kommuneplanene. Innenfor tiltakets influensområde gjelder det arealbruken knyttet til Vear. Stokke er en del av den nye Sandefjord kommune, i tillegg til at kommunegrensen mot Tønsberg er justert. Fremtidig arealbruk i området vil bli avklart i kommuneplanen i Sandefjord og Tønsberg, innenfor rammen av den regionale planen for bærekraftig arealbruk.

### 2.3.5 Interregional plan for intermodal transport

Planen omfatter Vestfold og Telemark fylker. Planen ble vedtatt i juni 2015 og skal legge til rette for mer gods på sjø og bane, bedre utnyttelse av infrastrukturinvesteringer, styrke regionens

konkurranseskraft, å utrede mulighetene for samarbeid og funksjonsfordeling mellom aktørene og å redusere klimautslipp fra tungtransport på veg.

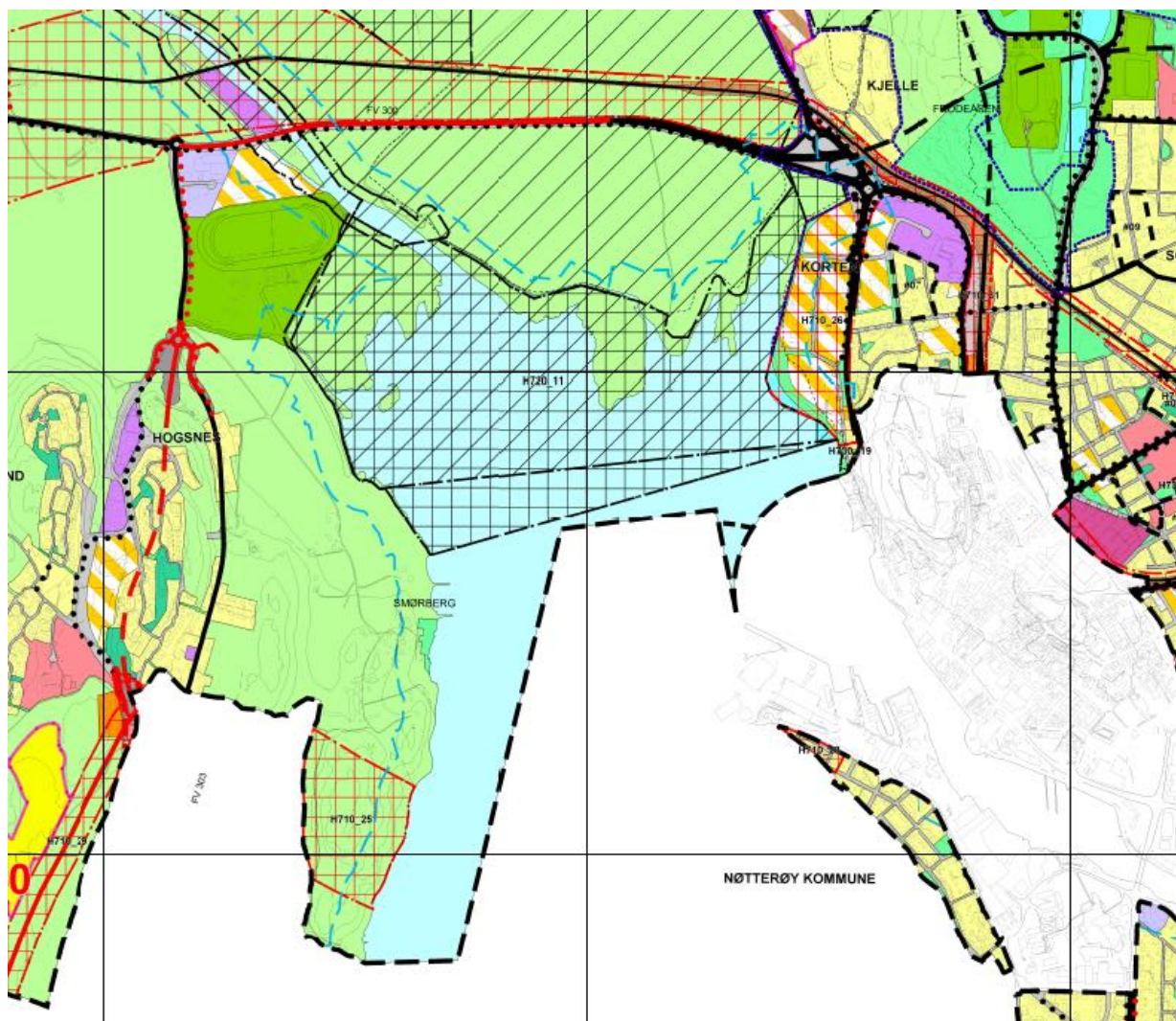
Tønsberg havn er ikke definert som stamnetthavn nasjonalt. Premissene for utvikling av havna legges regionalt og lokalt. Det er ikke vesentlige elementer i den regionale planen som berøres av tiltaket eller dets influensområde.



Figur 3: Havnestrukturen i fylket er fastlagt i den regionale planen for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold, vedtatt juni 2015. Tønsberg havn er utpekt som stamnetthavn, men får ikke bedre tilknytning til hovedvegnettet gjennom etablering av en ny Nøtterøyforbindelse.

### 2.3.6 Kommuneplanens arealdel for Tønsberg kommune

Arealdelen for Tønsberg kommune gjelder for perioden 2014 – 2026. Hoveddelen av influensområdet er båndlagt etter lov om naturvern og bevaring av kulturmiljø (de to sonene overlapper). Arealene på Korten, deler av Jarlsberg travbane og Vear er avsatt til kombinert bebyggelse og anleggsformål. På Korten skal den vedtatte kommunedelplanen fra 2009 fortsatt gjelde. På Korten avklares arealbruken gjennom utarbeidelse av reguleringsplaner. Etablering av kjøpesenter er ikke tillatt på Korten eller andre deler som berøres direkte av tiltaket.



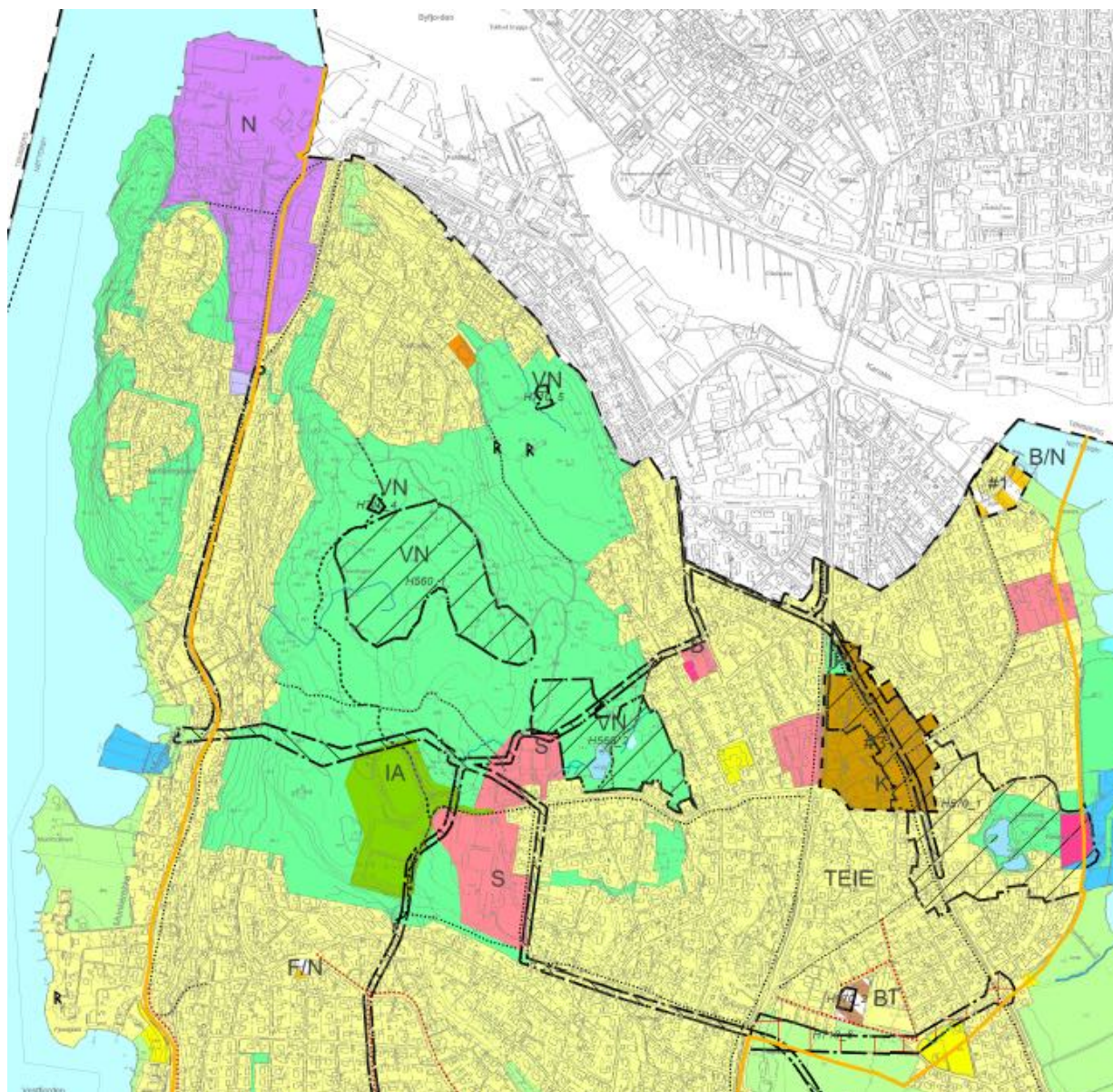
Figur 4: Kommuneplanens arealdel i Tønsberg kommune legger sterke føringer for arealbruken ved Jarlsberg travbane. Det er satt av et areal til kombinert bebyggelse og anleggsformål nord for Jarlsberg travbane og på vestsiden av Hogsnesbakken. I syd er det avsatt et boligområde på vestsiden av fylkesvei 303 Melsomvikveien. Området mot fjorden ved Smørberg ligger innenfor strandsonen avsatt etter de rikspolitiske retningslinjene for Oslofjorden. Arealer på Korten og Kaldnes er båndlagt i påvente av regulering etter plan- og bygningsloven (fremtidig infrastruktur for vei). Det samme gjelder arealene på Smørberg som kan bli berørt av alternativene 10 000, 11 000 og 11 500.

Mot Vear/Hogsnes er det båndlagt en korridor for regulering etter plan- og bygningsloven (fremtidig infrastruktur for vei). De andre korridorene tiltaket omfatter er ikke båndlagt. Arealene på Smørberg er avsatt til landbruk-, natur- og friluftsområde, med ekstra bestemmelser knyttet til 100-metersbeltet langs sjøen. Jarlsberg travbane er avsatt til grønstruktur.

Kommuneplanen legger ikke til rette for utvikling av anlegg og bebyggelse ut over allerede avsatte områder. Det er et potensiale for mer intensiv arealbruk på Korten, Jarlsberg travbane og på et mindre areal på Vear. Det er ikke åpnet for kjøpesenter eller større konsentrasjon av handel i noen områdene.

### 2.3.7 Kommuneplanens arealdel for Nøtterøy kommune

Arealene som berøres nord i Nøtterøy kommune er avsatt til næringsbebyggelse (område N) eller boligformål. I syd berøres boligområder og landbruk-, natur- og friluftsområder av tiltaket. Det er ikke åpnet for fortetting i eksisterende næringsområder i kommuneplanens arealdel. I syd er et mindre areal (gamle Grindløkken skole) avsatt til kombinert bebyggelse og anleggsformål, i tillegg til et areal avsatt til fremtidig boligbebyggelse.

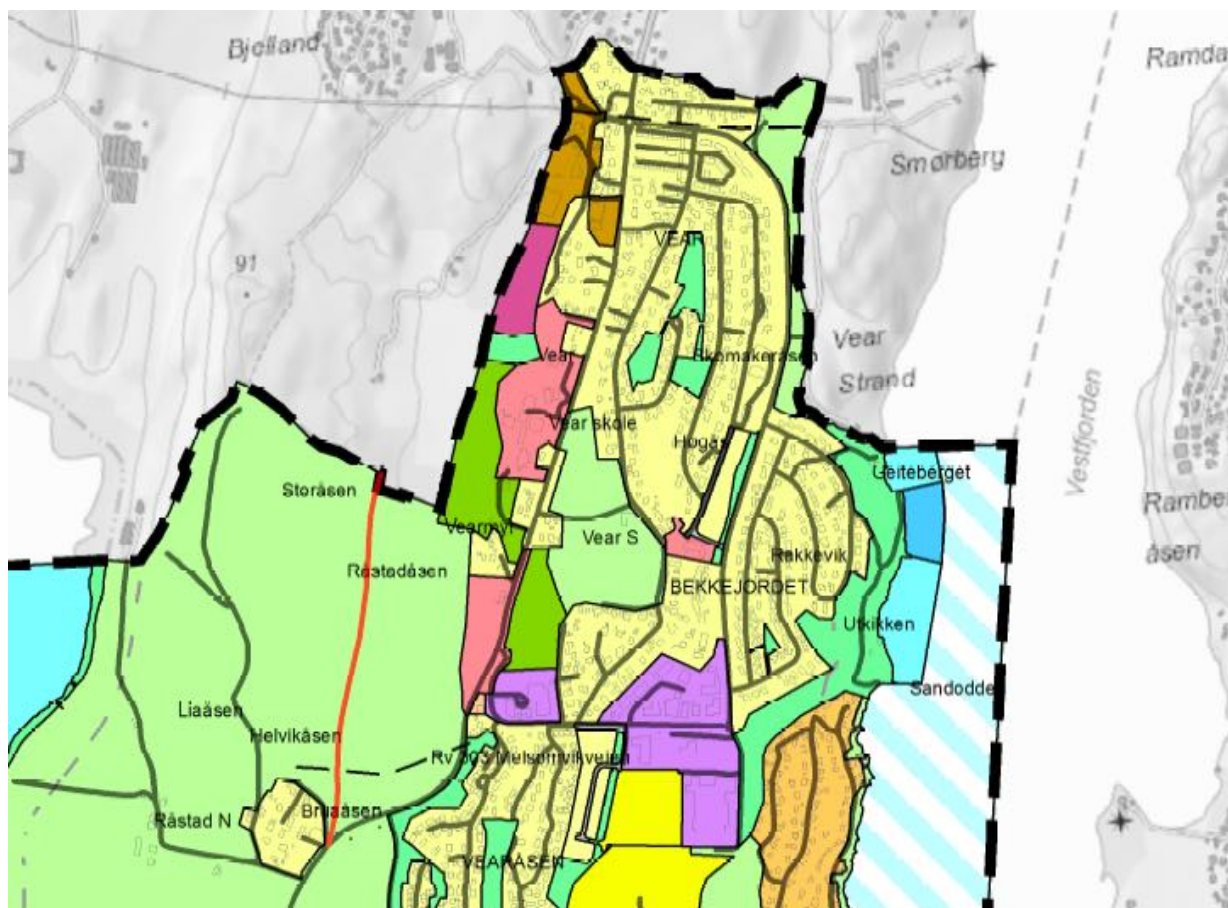


Figur 5: Kommuneplanens arealdel for Nøtterøy kommune. Arealene på Kaldnes og Ramberg er avsatt til næring. Arealene omkring er avsatt til grøntområder og boligbebyggelse, noe som vil legge begrensninger på fremtidig utvikling av næringsarealene. Arealene på Teie er avsatt til sentrumsformål mens arealene rundt er avsatt til boligbebyggelse.

### 2.3.8 Kommuneplanens arealdel Stokke kommune

Tidligere Stokke kommune inngår nå i nye Sandefjord kommune. Arealdelen i den nye kommunen skal rulleres. Inntil vedtatt plan gjelder eksisterende arealdel. Arealene som berøres er i hovedsak avsatt til boligbebyggelse, offentlige og allmenntilretteleggende formål og grønnstruktur. Syd for de aktuelle alternativene er det avsatt et område til næringsbebyggelse og fremtidig boligbebyggelse.

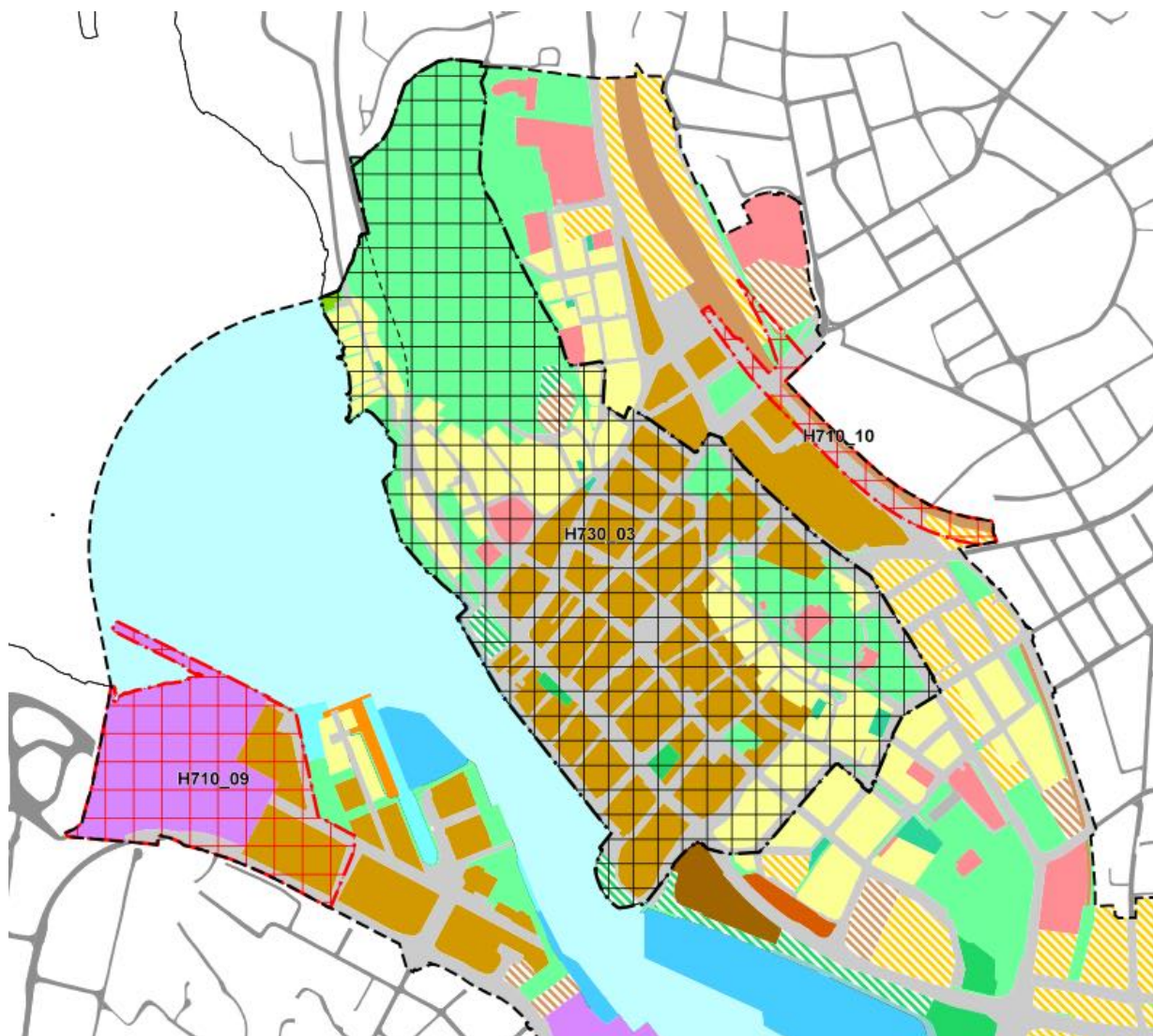




Figur 6: Kommuneplanens arealdel for Stokke kommune er det juridiske dokumentet som fastlegger arealbruken på vestsiden av Vestfjorden fremt il en ny arealdel er vedtatt i nye Sandefjord kommune og for arealene som er avstått til Tønsberg kommune.

### 2.3.9 Kommunedelplan for Tønsberg sentrum

I kommunedelplanen for Tønsberg sentrum er arealet som berøres av tiltaket avsatt til næringsbebyggelse. Lenger mot vest er arealene avsatt til blandet formål. Arealene på Kaldnes-siden er båndlagt i påvente av regulering (fremtidig infrastruktur for vei). På Kaldnes vest tillates utvidelse av dagens næringsvirksomhet etter detaljregulering.



Figur 7: Kommunedelplanen for Tønsberg har avsatt arealene på Kaldnes vest til næringsbebyggelse. Arealer på begge sider av kanalen er båndlagt. Arealet på Kaldnes er båndlagt i påvente av regulering (fremtidig infrastruktur for vei). Arealet på bysiden er båndlagt etter lov om kulturminner.

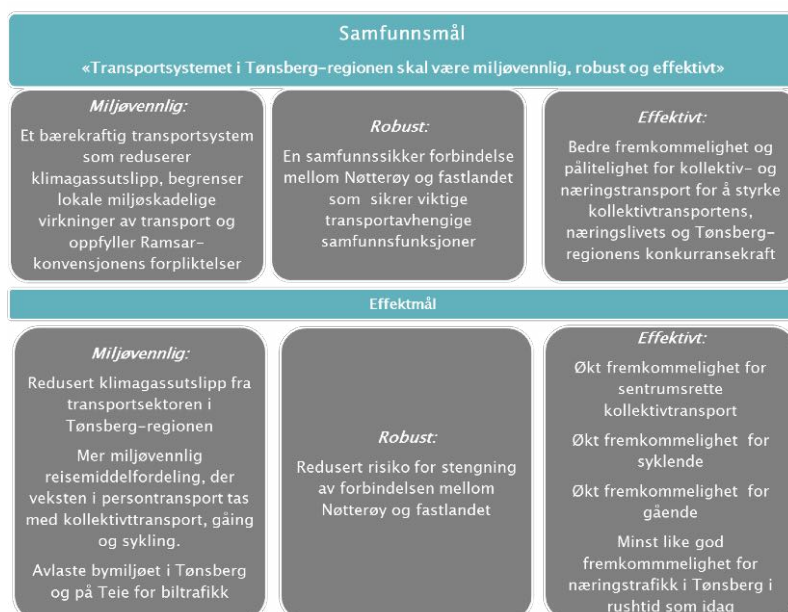
## 2.4 Mål for tiltaket

Formål med tiltaket er å bygge ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme med tilhørende vegnett, kryss, tilstøtende terreng, eventuelle massedeponier, anleggsveger, driftsveger med mer.

En felles målstruktur ligger til grunn for alle delprosjektene i Bypakke Tønsberg-regionen. Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme er et av delprosjektene og skal derfor bidra til at målene for bypakken nås.

Målene for Bypakke Tønsberg-regionen er en videreføring av samfunns målet og effektmålene for «Konseptvalgutredning for transportsystemet i Tønsberg-regionen» (KVU), med noe tilpasning av effektmålene i bypakke-fasen.

Samfunns mål og effektmål for Bypakke Tønsberg-regionen:



Basert på den felles målstrukturen for bypakken utledes følgende hovedmål og effekt mål for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme:

Hovedmål og effekt mål for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme	
Hovedmål:	Håndtere trafikkøkningen fra forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte
Effekt mål 1 (E1)	Redusert klimagassutslipp fra transportsektoren i Tønsberg-regionen
Effekt mål 2 (E2)	Mer miljøvennlig reisemiddelfordeling der veksten i persontransport tas med kollektivtransport, gåing og sykling
Effekt mål 3 (E3)	Avlaste bymiljøet i Tønsberg og på Teie for biltrafikk
Hovedmål:	Robust og samfunnssaker transportløsning
Effekt mål 4 (E4)	Redusert risiko for stenging av forbindelsen mellom Nøtterøy og fastlandet
Hovedmål:	Effektiv transportløsning
Effekt mål 5 (E5)	Økt framkommelighet for sentrumsrettet kollektivtrafikk
Effekt mål 6 (E6)	Økt framkommelighet for syklende
Effekt mål 7 (E7)	Økt framkommelighet for gående
Effekt mål 8 (E8)	Minst like god framkommelighet for næringstrafikk i rushtid som i dag
Hovedmål:	Trafikksikker transportløsning
Effekt mål 9 (E9)	Redusert risiko for trafikkulykker
Hovedmål:	Middelalderbyen og Ramsar-områdene
Effekt mål 10 (E10)	Ivareta middelalderbyen og Ramsar-områdene

## 3 METODE

### 3.1 Generelt

Statens vegvesens håndbok V 712 *Konsekvensanalyser* legges til grunn for arbeidet med utredningen. I håndboken er undertema under lokale og regionale virkninger omtalt.

Investeringer i transportinfrastruktur påvirker lokal og regional utvikling i hovedsak gjennom å endre forutsetningene for transport- og trafikkmønster. Endringer i transport- og trafikkmønsteret er derfor utgangspunktet for analyse av lokal og regional utvikling. Et sentralt poeng er at dette i stor grad vil være kumulative virkninger, dvs. at endringene påvirker hverandre på en dynamisk måte.

Samferdselstiltaket kan være utløsende faktor som setter i gang endringer. Samtidig må en rekke betingelser som regel være oppfylt for at de andre virkningene skal inntreffe. Endringene ikke bare er en konsekvens av samferdselstiltaket, men samferdselstiltaket vil kunne være medvirkende, og i noen tilfeller en nødvendig forutsetning for de endringene som kommer som en følge av tiltaket.

Utredningen av lokale og regionale virkninger skal synliggjøre hvordan tilgjengelighetsforbedringer eller endrede forutsetninger for å utnytte arealer, kan gi nye muligheter eller begrensninger for befolkning og næringsliv lokalt og/eller regionalt. Interesseområdet kan være ett område eller satt sammen av delområder som beslutningstakerne er opptatt av, eksempelvis bygder, bydeler og/eller boligområder.

Håndbok V712 inneholder en oversikt over aktuelle temaer som må vurderes innenfor temaet lokale og regionale virkninger. En mer fullstendig oversikt er gitt i vedlegget bakerst i notatet. Følgende faktorer skal etter Håndbok V712 vurderes:

#### **Arbeidsmarked:**

- Vil tiltaket innebære endringer i type og antall tilgjengelige arbeidsplasser for arbeidstakerne i regionen (nye betingelser for arbeidsreiser)?
- Vil tiltaket endre det geografiske rekrutteringsområdet for arbeidskraft for private bedrifter og offentlige virksomheter i regionen eller i naboregionen/pressområdet?

#### **Private og offentlige virksomheter:**

- Vil tiltaket effektivisere virksomhetenes transport (varetransport til og fra bedriftene, bedriftenes tjenestereiser, bedriftenes tilgang til service)?
- Vil tiltaket bidra til en mer effektiv struktur? (lokalisering av lager, sammenslåing av logistikkfunksjoner for eksisterende virksomheter, sammenslåing av enheter?)
- Vil tiltaket innebære endrede markedsmuligheter for private virksomheter?
- Vil tiltaket innebære endret tilgjengelighet til offentlige virksomheter for kunder eller brukere?
- Vil tiltaket gi endrede muligheter for turisme eller reiseliv?

#### **Endret struktur på fritids- og handlemønster for befolkningen:**

- Vil tiltaket bidra til at befolkningen foretar innkjøp på andre steder? («handelslekkasje» til andre regioner, endring innen regionen)
- Vil tiltaket bidra til at befolkningen får endret tilgjengelighet til fritidstilbud?

#### **Kommunikasjonsknutepunkter:**

- Vil tiltaket innebære etablering av nye kommunikasjonsknutepunkter?

### **Endret transport- og arealbruk som konsekvens av tiltaket:**

- Vil tiltaket føre til endret lokalisering/ etterspørsel etter etablering av private virksomheter?
- Vil tiltaket føre til endret lokalisering av offentlige virksomheter?
- Vil tiltaket føre til endret lokalisering av / etterspørsel etter boliger / bosetting?
- Vil tiltaket føre til endret etterspørsel etter hytter / fritidsboliger?

### **Regiondannelse og senterstruktur:**

- Vil tiltaket innebære en utvidelse av den funksjonelle regionen?
- Vil tiltaket knytte lokalsamfunn, lokale områder eller kommunedeler tettere sammen?
- Vil tiltaket kunne bidra til etablering av nye sentra eller endring av senterutforming?

### **Tilgang til et større arbeidsmarked**

- I hvilken grad vil tiltaket bidra til at arbeidstakerne i berørte regioner eller lokalsamfunn får endret tilgang til arbeidsplasskonsentrasjoner?
- I hvilken grad vil tiltaket bidra til at private og offentlige virksomheter får et endret område å rekruttere arbeidstakerne fra?

### **Tilgang til nye handels- og fritidsmønster**

- Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket bidra til at befolkningen foretar innkjøp eller benytter seg av tjenestetilbud på andre steder enn før?
- Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket bidra til at befolkningen endrer bruken av fritidstilbud?

### **Eksisterende næringsliv**

- Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket påvirke det eksisterende næringslivet og private og offentlige virksomheter i interesseområdet?
- Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket bidra til at lokale/regionale virksomheter får lettere tilgang til nye markeder?

### **Strukturelle endringer innen næringsliv og handel**

- Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket bidra til å skape flere og nye virksomheter og arbeidsplasser?
- Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket bidra til hvor disse eventuelt vil komme?

### **Endret arealbruk, herunder lokalt utbyggingsmønster**

- Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket bidra til å påvirke lokalt utbyggingsmønster og lokalisering av lokale nærings- og boligområder?
- Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket påvirke nærliggende arealers bruksmuligheter og utviklingspotensial, endret egnethet til tiltenkte formål, endret kvalitet, endret adkomstmulighet?
- Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket forskyve sentrumsfunksjoner
- Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket føre til press på arealer der utbygging anses å være uheldig?
- Hva betyr det fysiske arealbeslaget som selve vegprosjektet med tilbehør tar? Kunne dette vært brukt til andre formål?

### **Kommunikasjonsknutepunkter**

- Hvordan tiltaket vil kunne bidra til etablering eller endring av transportmessige strukturelementer?
- Vil tiltaket legge til rette for økt bruk av kollektivtrafikk, sykkel og gange?

- Legger tiltaket til rette for etablering eller endret lokalisering av eksisterende godsterminaler?

### **Regiondannelse og senterstruktur**

- Hvordan og i hvilken grad vil samferdselstiltaket innebære en utvidelse av den funksjonelle regionen?
- Hvordan og i hvilken grad vil samferdselstiltaket bidra til å styrke eksisterende tettsteder eller bydelssentra? Hvordan og på hvilken måte vil dette i så fall kunne skje?

### **Turisme**

- Vil tiltaket gi endringer som påvirker kvaliteter eller tilgjengelighet som har betydning for områdets attraktivitet som turistmål?

### **Langsiktige konsekvenser for miljø og arealbruk**

- Kan tiltaket føre til arealbruk som påfører framtidige tilleggs-virkninger for miljøtemaene?

Disse faktorene må ses i sammenheng med de virkningene en ny fastlandsforbindelse kan få, jfr. pkt. 2.2 hvor det er redegjort for mulige virkninger av en ny fastlandsforbindelse.

## **3.2 Definisjon av temaet**

Temaet lokal og regional utvikling defineres i Statens Vegvesens Håndbok V712 som:

Lokal og regional utvikling er ikke en del av samfunnsøkonomiske analyser, eller deres tilhørende tilleggsanalyser, men handler om å synliggjøre hvordan tilgjengelighetsforbedringer eller endrede forutsetninger for å utnytte arealer, kan gi nye muligheter eller begrensninger for befolkning og næringsliv lokalt og/eller regionalt.

Lokal og regional utvikling er en del av temaet "Andre samfunnsmessige virkninger" i Håndbok V712.

## **3.3 0-alternativet**

0-alternativet er sammenligningsgrunnlaget for vurderingen av konsekvensene ved alternativene. Det betyr at 0-alternativet per definisjon har konsekvensen 0. Konsekvensene av alternativene viser hvor mye alternativene avviker fra nullalternativet (referansesituasjonen).

0-alternativet i utredningen av lokale og regionale virkninger er fylkeskommunens plan for bærekraftig arealbruk (RPBA) og kommunenes vedtatte kommuneplaner som fastlegger mål for samfunnsutviklingen og arealutviklingen i kommunene.

## **3.4 Definisjon av plan- og influensområdet**

*Planområdet* er området som fysisk kan bli berørt av tiltaket. Planområdet er det samme for alle tema.

*Influensområdet* er det området som kan bli påvirket av tiltaket. Utgjør undersøkelsesområdet og vil variere fra tema til tema. Vurderingene av lokale og regionale virkninger er mer detaljert innenfor planområdet enn i den øvrige delen av influensområdet.

Influensområdet er beskrevet og kartfestet i kap. 6.3.

## **3.5 Registreringskategorier og inndeling i delområder**

Temaet består av følgende registrerings-/vurderingskategorier:

Registreringskategori	Beskrivelse
<b>Kryssområder</b>	Arealer i tilknytning til kryssområdene ved nye og eksisterende hovedvegforbindelser
<b>Arealbeslag og oppdeling av områder</b>	Eksisterende byggeområder for boliger, næring eller andre arealformål som deles opp eller på annen måte påvirkes av de nye vegtraséene
<b>Eksisterende sentrumsområde i Tønsberg</b>	Endrede transportforutsetninger for sentrumsområdet i Tønsberg
<b>Eksisterende lokalsentre på Nøtterøy og i Tønsberg</b>	Endrede transportforutsetninger for lokalsentrene Teie og Borgheim på Nøtterøy og Stensarmen, Kilen og Korten i Tønsberg.
<b>Endringer for andre bolig- og næringsområder</b>	Endringer for andre områder, som Jarlsberg Travbane, Kaldnes m.fl. på Nøtterøy og i Tønsberg.
<b>Avgrensning av områder med funksjoner som dekker et større område.</b>	Dette omfatter særlig Tønsberg sentrum og lokalsentre som Teie, Stensarmen, Kilen og Korten.
<b>Avgrensning av områder med særlige funksjoner for byområdet.</b>	Dette omfatter områder som Kaldnes, travbanen og andre områder som har funksjoner som dekker et større geografisk område enn lokalmiljøet.

Influensområdet er delt i mindre og enhetlige delområder.

*Kart som viser delområdene innenfor influensområdet.*

Delområdene er inndelt med utgangspunkt i arealformålene slik de fremkommer i de gjeldende kommuneplanene, og hvilken status området har i den regionale planen for handel og sentrumsutvikling (0).

## 4 BESKRIVELSE AV 0 – ALTERNATIVET

0-alternativet, også kalt referansesituasjonen, beskriver forholdene i sammenligningsåret 2024 (året etter forventet åpningsår) dersom det ikke bygges ny veg. I 0-alternativet inngår derfor trafikkveksten fram til sammenligningsåret og gjeldende/vedtatt arealbruk som ventes fullført før sammenligningsåret. Dette kan for eksempel være utbygging av andre veger, boligbygging og næringsutbygging. Trafikkøkning som følge av utbygging ivaretas gjennom de generelle prognosene for trafikkvekst som inngår i trafikkmodellen.

Referansealternativet (0-alternativet) gir sammenligningsgrunnlag for å vurdere konsekvenser for alternativene som utredes. Det betyr at alternativ 0 per definisjon har konsekvensen 0. Konsekvensene for lokal og regional utvikling er forskjellen mellom hvert enkelt alternativ og alternativ 0.

### 4.1 Samferdselstiltak

Følgende endringer i samferdselssektoren legges inn:

- Dobbeltspor Oslo – Tønsberg med ny jernbanestasjon Skoppum Vest ved Steinbjørnrød inkludert parkeringskapasitet på minimum 400 plasser, mer sannsynlig 600-1000 plasser.
- Rundkjøring i Presterødkrysset/ 4 felt i Presterødbakken (hvorav 2 sambruksfelt)
- Kollektivfelt i Halfdan Wilhelmsens allé
- G/S-veg (snarveg) mellom Fv. 300 Tønsberg/Jarlsberg travbane og Fv. 256 Broen/Ås
- Bomring rundt sentrum avviklet, men ny bomring er etablert i Presterødbakken

I Bypakken er de viktige tiltakene for kollektiv, gange og sykkel avhengige av ny fastlandsforbindelse, så i 0-alternativet tas ikke bypakketiltakene med.

Prosjektene Hogsnestunnelen/Hogsnesbakken og Teie sentrum er ikke tatt med i vurderingene fordi det er vurdert som lite sannsynlig at de er ferdigstilte før 2024.

Ny trasé for ytre Inter City-strekning Tønsberg – Skien ligger ikke inne i Bane Nors handlingsplan for perioden før 2024, og tas heller ikke med i 0-alternativet.

### 4.2 Boligbygging

Det er tatt utgangspunkt i Statistisk Sentralbyrås MMMM-prognose for befolkningsvekst. Denne avviker noe fra planlagt boligbygging i vedtatte kommuneplaner for de berørte kommunene, men erfaringen er at SSBs tall stemmer godt med reell utvikling. Noen justeringer av SSBs prognose vil gjøres i Tønsberg kommune etter innspill fra kommunens administrasjon.

Det er tatt utgangspunkt i prognosen for perioden 2014-2028, beregnet et årlig gjennomsnitt og derav hvor stor økningen vil bli for en 8-års periode fra 2016 til 2024.

Tønsberg kommune antas i perioden 2016-2024 å få en befolkningsøkning på ca 4000 mennesker.

I SSBs prognose vil hovedtyngden av økningen skje øst for Presterødkrysset. Tønsberg kommune har imidlertid en målsetning om at 50% av befolkningsveksten skjer i sentrum, dvs området som omfattes av byplanen. Det ønskes også dreining av utbyggingen mot vest i kommunen. Denne interne omfordelingen blir hensyntatt i trafikkberegningene for 0-alternativet.

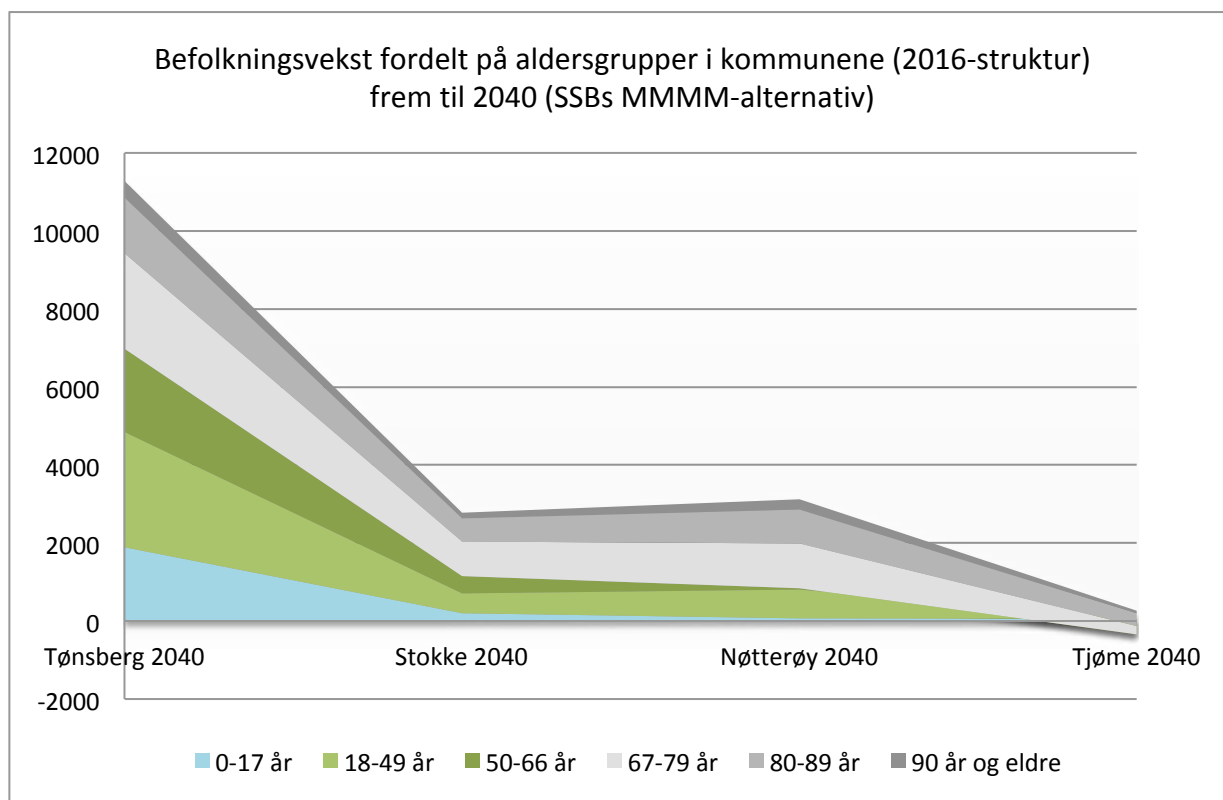
Nøtterøy og Tjøme kommune antas ifølge SSB å få en befolkningsvekst på ca 1200 personer i perioden fram til 2024. Drøyt halvparten av økningen skjer nord for Borgheim. I områdene sør for Borgheim vil hovedtyngden av økningen ligge på østsiden av øya. For Tjømes del antas befolkningsveksten å være ca



200 i angitt periode. Befolkningsøkning til sammen for Nøtterøy og Tjøme i perioden 2016-2024 : ca 1400. I et 0-alternativ vil alle genererte nye reiser fra Nøtterøy og Tjøme måtte skje via Kanalbrua og gangbrua fra Kaldnes til Brygga (g/s-trafikk)

I Stokke kommune (slått sammen med Sandefjord fra 1.1.2017) er det tatt med de delene av Stokke kommune som slås sammen med Tønsberg kommune, samt de nærmeste områdene i framtidig Sandefjord kommune. I følge SSB vil området få en befolkningsøkning på ca 160 personer i perioden 2016-2024. I det aktuelle området er det imidlertid ferdig regulert for 250 boliger, og bygging er igangsatt. Det er derfor valgt å oppjustere forventet befolkningsøkning til 500. Atkomsten til Tønsberg vil skje via Hogsnesbakken.

De lokale og regionale virkningene vil utvikle seg sakte over tid, og et tidsperspektiv frem til 2024 vil gi få fysiske endringer. Befolkningsutviklingen videre vil ha betydning for hvilke funksjoner og arealer det vil være behov for. Nedenfor er Statistisk sentralbyrås fremskriving av befolkningen til 2040 basert på middels fruktbarhet, dødelighet, innenlands flytting og innvandring vist (MMMM-alternativet).



Figur 8 Befolkningsvekst fordelt på aldersklasser frem til 2040. Kommunestruktur fra 2016.

SSBs fremskriving bekrefter to fremtredende trender i befolkningsutviklingen nasjonalt:

1. Veksten i befolkningen vil skje i byene, og på bekostning av de mindre kommunene
2. Befolkningssammensetningen vil endre seg, det vil bli flere eldre og færre unge innbyggere i kommunene

Befolkningssammensetningen vil gi endrede behov for boliger og andre funksjoner. Både nasjonal, regional og lokal politikk vektlegger fortetting i knutepunktene. I tillegg vil befolkningssammensetningen sannsynligvis føre til behov for flere leiligheter og færre eneboliger. Det vil ha funksjonelle og arealmessige konsekvenser for den videre utviklingen i regionen.

Økt andel eldre vil føre til et behov for større effektivitet i næringslivet for å kompensere for skjevfordelingen mellom den arbeidsføre og den pensjonerte delen av befolkningen. Effektiviseringen vil sannsynligvis skje både gjennom en lokalisering som gir mereffektiv transport, dvs. lokalisering

langs hovedtransportårene og i knutepunkter, og gjennom etablering av større enheter. Begge deler har konsekvenser for fremtidig arealbruk.

### 4.3 Næringsutvikling/etablering av nye målpunkt

Følgende nye målpunkter er planlagt i kommunene:

- **Tønsberg** - Ny Legevakt på Kjelle og utvikling av Kilen-området med 40 000 m<sup>2</sup> handelsareal. Det er valgt å ikke ta med næringsarealer nærheten av E18 i Tønsberg kommune siden dette dreier seg om næringsformål som ikke er arbeidsintensive, og dermed ikke generer transportbehov av betydning.
- **Nøtterøy/Tjøme** - Borgheim Syd (handel)
- **Stokke/Sandefjord** - Utvidelse av Brunstad konferansesenter

Vurderingene av tiltakets virkninger er basert på gjeldende arealstrategier og vedtatte kommuneplaner for Tønsberg og Nøtterøy kommune, og de andre kommunene innenfor influensområdet. Virkninger av tiltaket som utfordrer dagens vedtatte arealbruk kan ses både som en positiv effekt lokalt og regionalt, og som en trussel mot eksisterende planer.

Virkningene er vurdert som positive der de bygger opp under kommunens vedtatte planer.

Virkninger som fører til endringer som ikke er forankret i kommunenes planer kan vurderes som negative dersom de strider mot nasjonale og regionale føringer for arealbruken. Virkningene er i disse tilfellene vurdert i forhold til nasjonale planretningslinjer og vedtatte regionale planer. At tiltaket fører til muligheter, eller gunstige forhold, for nye etableringer på tvers av vedtatt arealbruk betyr ikke nødvendigvis at endringene vil komme. Det er kommunene som eventuelt legger til rette for endringer gjennom sin arealplanlegging. Virkningene av tiltaket er derfor et potensiale for endring, som kommunen eventuelt må tillate at blir realisert.

## **5 BESKRIVELSE AV TILTAKET**

### **5.1 Generelt**

Det skal utredes en korridor fra Kolberg på Nøtterøy som krysser Vestfjorden til Vear/Hogsnes (korridor 1) og en korridor fra Kolberg til Nøtterøy som krysser byfjorden til Korten/Tønsberg (korridor 2). Det er allerede utført et omfattende linjesøk innenfor de to korridorene. Etter linjesøket ble det gjennomført en silingsprosess og resultatet av denne var seks hovedlinjer innenfor de aktuelle korridorene. Disse er vedtatt utredet i planprogrammet for tiltaket.

I etterkant har den søndre kryssingen over Vestfjorden, som var blitt silt bort i tråd med retningslinjer fra vedtatt planprogram, tatt inn igjen etter et politisk vedtak.

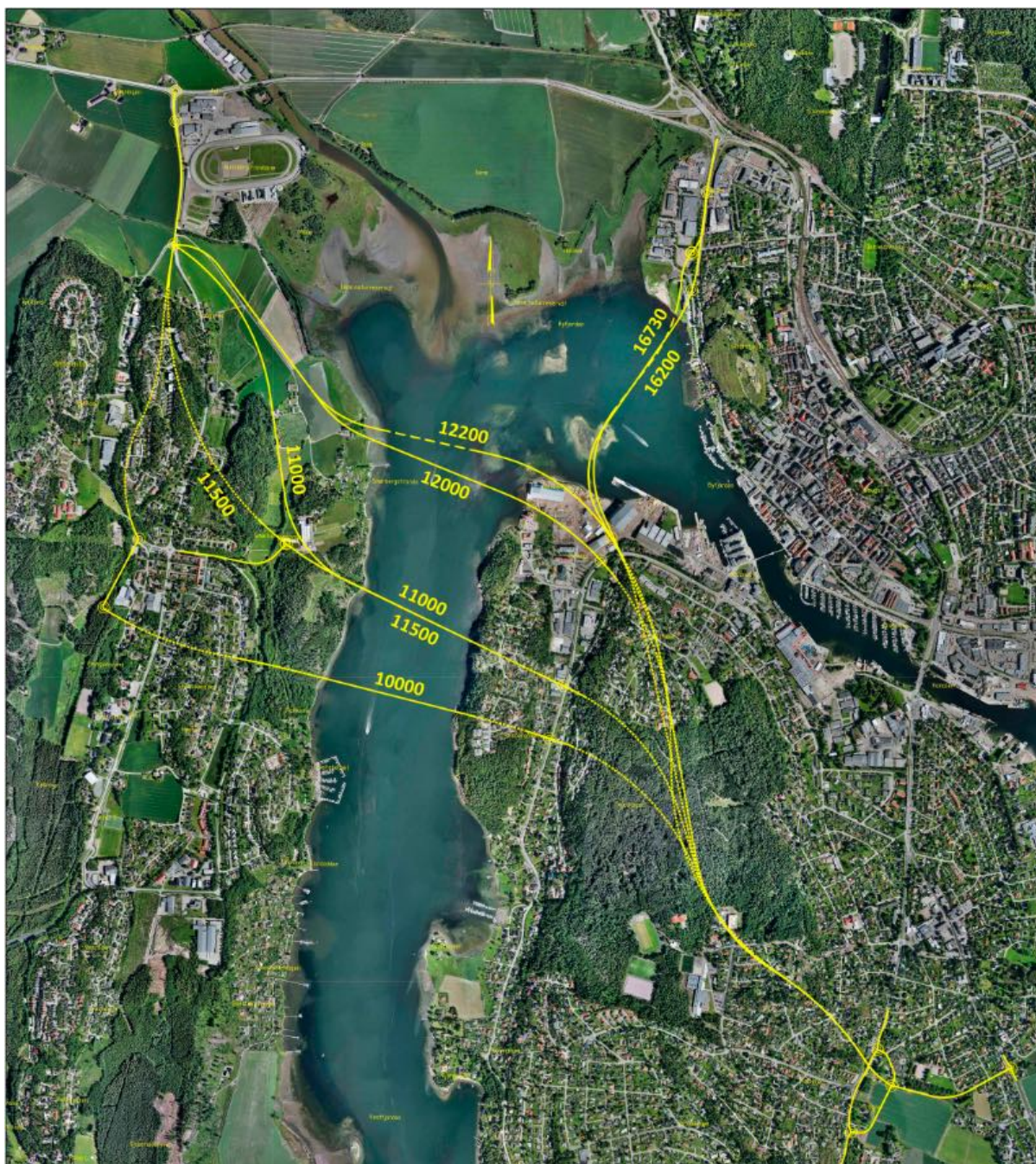
### **5.2 Standard og utforming**

Det er foreløpig ikke besluttet hvilken dimensjoneringsklasse vegen skal ha, og om vegen skal ha to eller fire felt. Konsekvensutredningen skal gi grunnlag for en anbefaling av dimensjoneringsklasse. I temarapportene beskrives omfang og konsekvens av en firefelts veg i dimensjoneringsklasse H 6 (totalbredde 16,0 m) med en tilleggsformulering som beskriver hvor mye mindre omfang og konsekvens blir ved en tofelts veg i dimensjoneringsklasse H5 (totalbredde 12,5 m). For begge dimensjoneringsklasser for veg kommer gang/sykkelanlegg i tillegg (totalbredde 6,5 m) med rabatt mellom veg og g/s-anlegg.

For temaet lokal og regional utvikling har dimensjoneringen av vegene liten betydning. Det er kryssområdene, og muligheten for endring av eksisterende, eller etablering av ny virksomhet som vil skape mulighet for endringer.

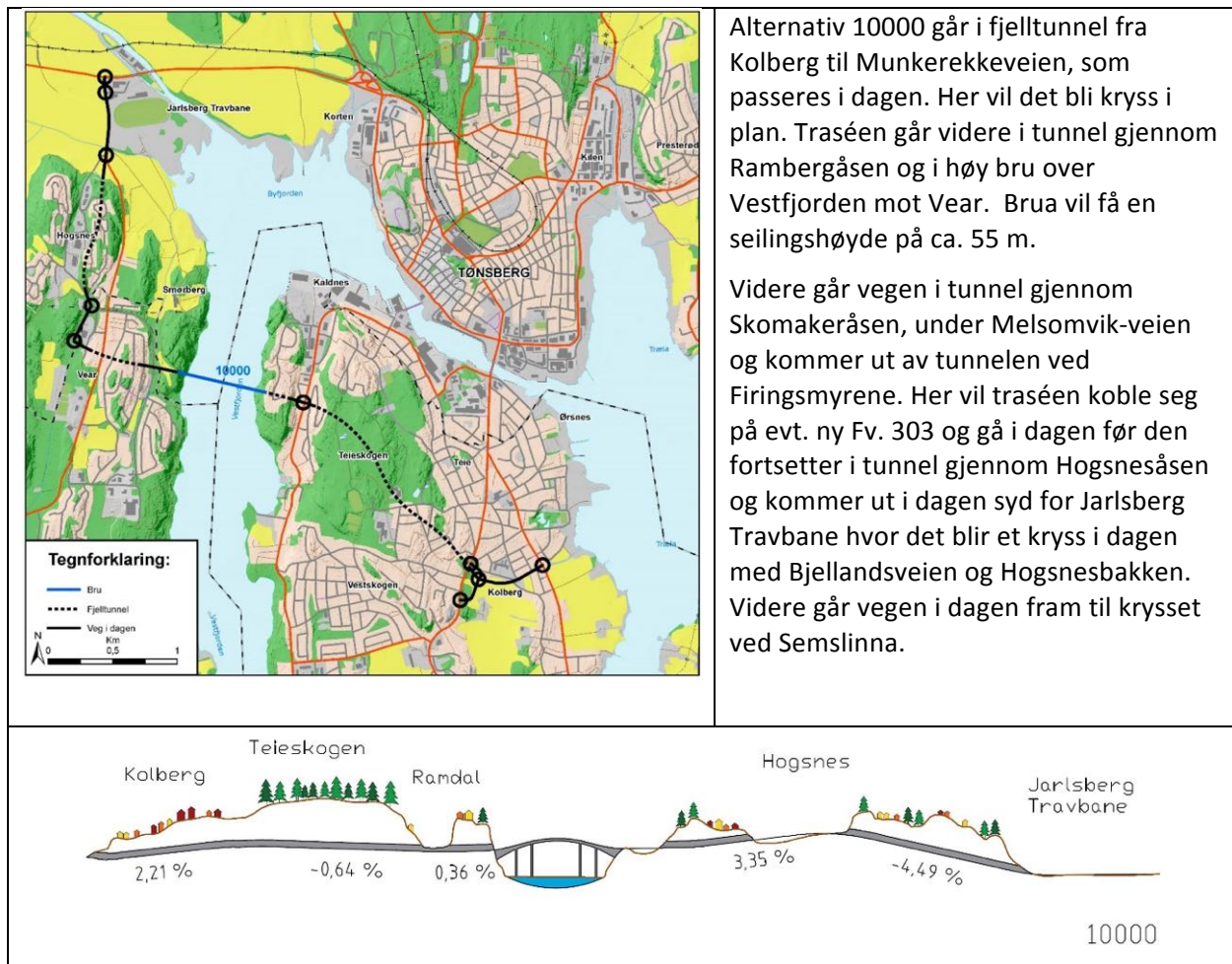
### **5.3 Beskrivelse av alternativene**

Det skal utredes sju alternativer i to korridorer for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme. Fem alternativer i korridor 1 og to alternativer i korridor 2.



Figur 9: Oversiktskart som viser alternativene som skal utredes.

### 5.3.1 Korridor 1, alternativ 10 000 Høy bru Ramberg – Vear

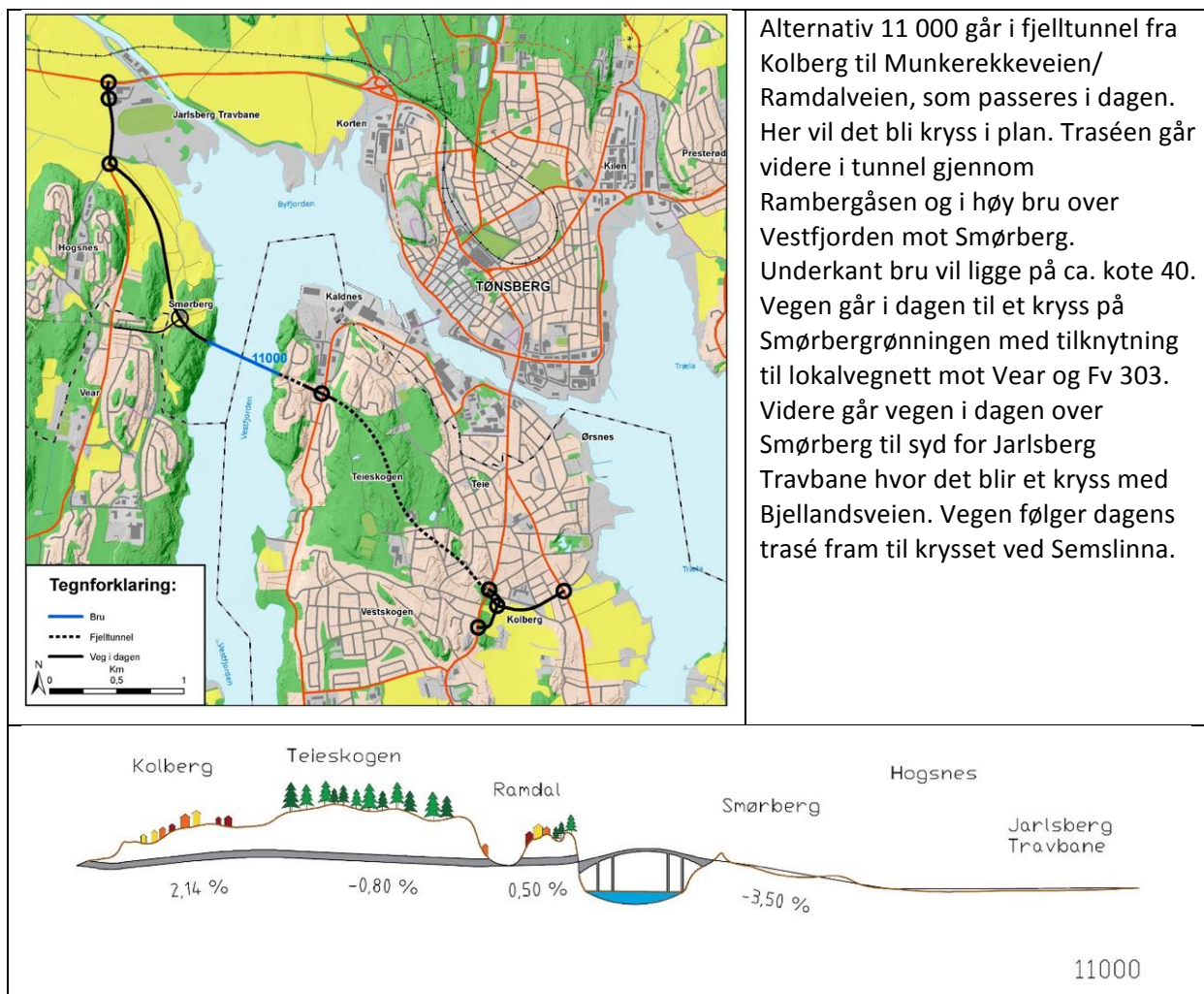


Alternativ 10000 går i fjelltunnel fra Kolberg til Munkerekkeveien, som passeres i dagen. Her vil det bli kryss i plan. Traséen går videre i tunnel gjennom Rambergåsen og i høy bru over Vestfjorden mot Vear. Brua vil få en seilingshøyde på ca. 55 m.

Videre går vegen i tunnel gjennom Skomakeråsen, under Melsomvik-veien og kommer ut av tunnelen ved Firingsmyrene. Her vil traséen koble seg på evt. ny Fv. 303 og gå i dagen før den fortsetter i tunnel gjennom Hogsnesåsen og kommer ut i dagen syd for Jarlsberg Travbane hvor det blir et kryss i dagen med Bjellandsveien og Hogsnesbakken. Videre går vegen i dagen fram til krysset ved Semslinna.

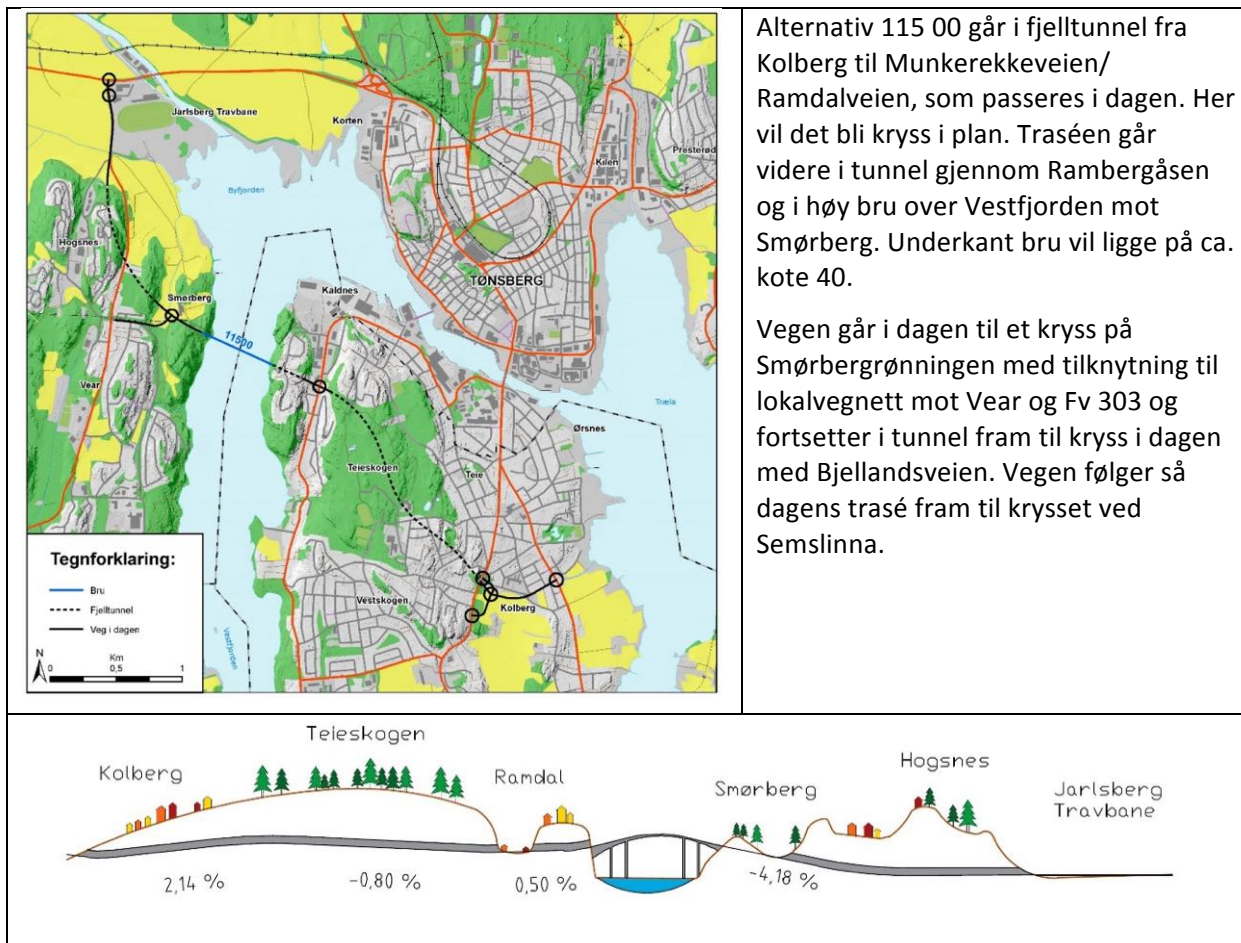
Figur 10: Generelle opplysninger alternativ 10 000

### 5.3.2 Korridor 1, alternativ 11 000\_Høy bru/tunnel Ramberg – Smørberg



Figur 11: Generelle opplysninger alternativ 11 000

### 5.3.3 Korridor 1, Alternativ 11 500 Høy bru/tunnel Ramberg – Smørberg

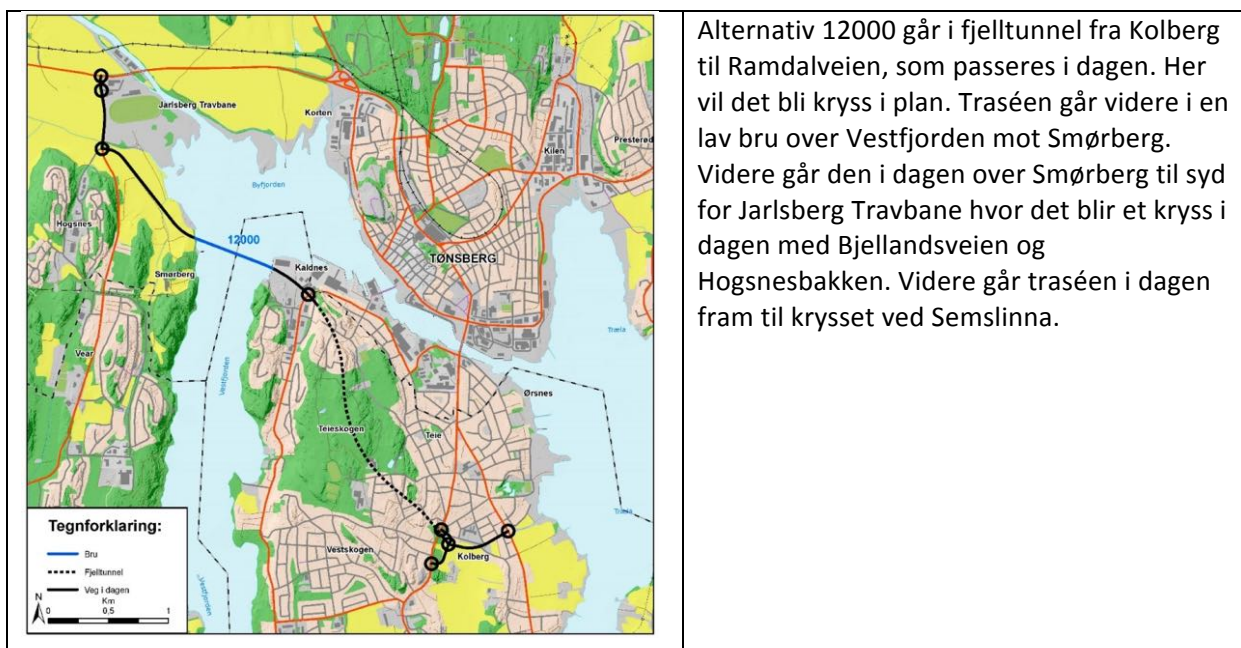


Alternativ 115 00 går i fjelltunnel fra Kolberg til Munkerekkeveien/Ramdalveien, som passeres i dagen. Her vil det bli kryss i plan. Traséen går videre i tunnel gjennom Rambergåsen og i høy bru over Vestfjorden mot Smørberg. Underkant bru vil ligge på ca. kote 40.

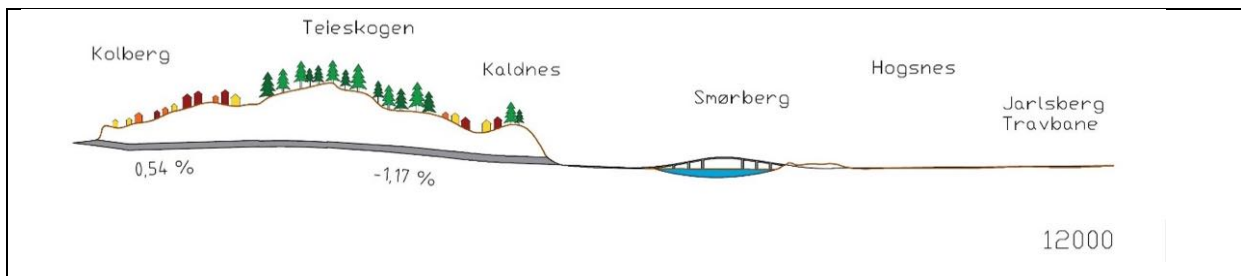
Vegen går i dagen til et kryss på Smørbergrønningen med tilknytning til lokalvegnett mot Vear og Fv 303 og fortsetter i tunnel fram til kryss i dagen med Bjellandsveien. Vegen følger så dagens trasé fram til krysset ved Semslinna.

Figur 12: Generelle opplysninger alternativ 11 500

### 5.3.4 Korridor 1, Alternativ 12000 Bru Kaldnes – Smørberg

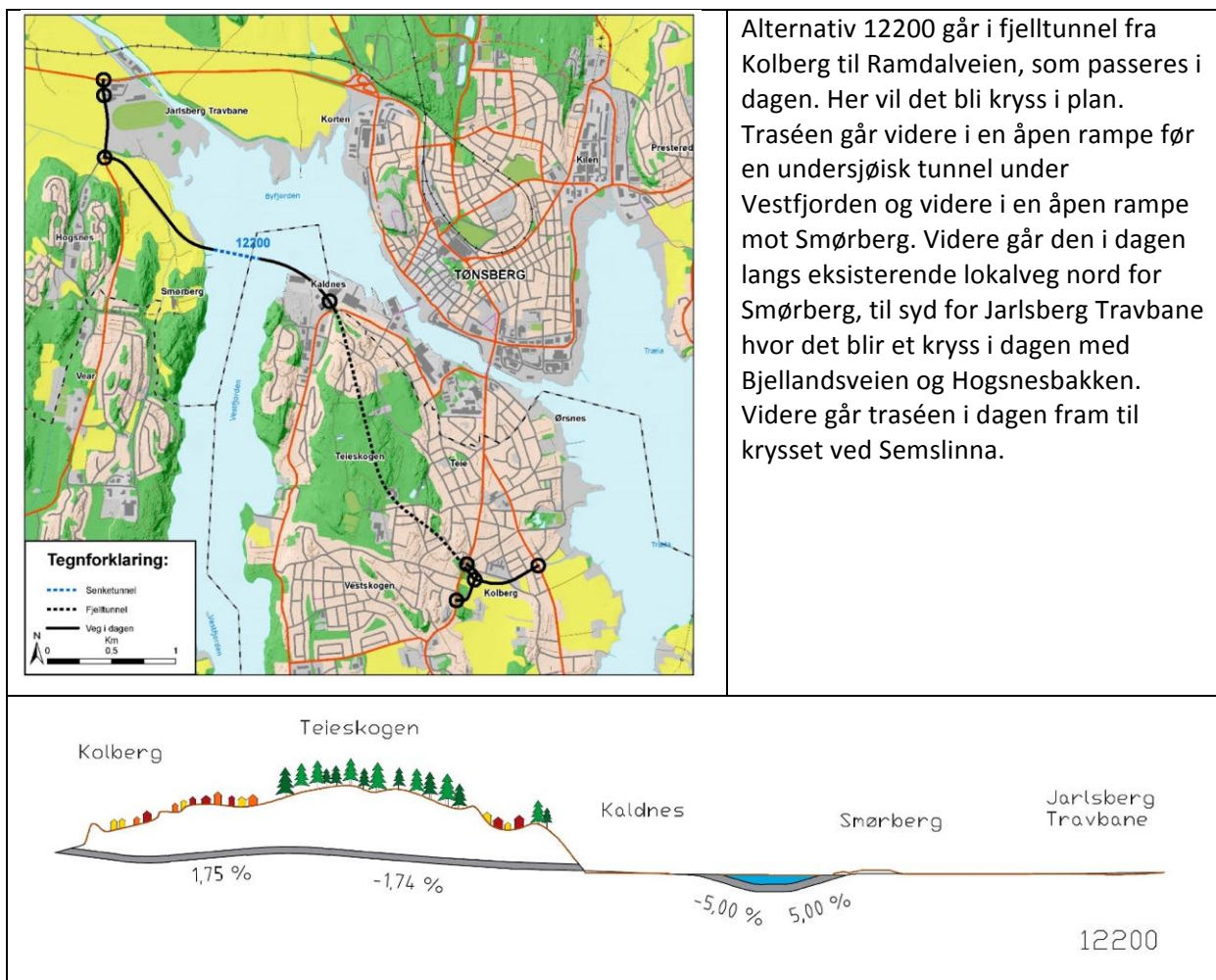


Alternativ 12000 går i fjelltunnel fra Kolberg til Ramdalveien, som passeres i dagen. Her vil det bli kryss i plan. Traséen går videre i en lav bru over Vestfjorden mot Smørberg. Videre går den i dagen over Smørberg til syd for Jarlsberg Travbane hvor det blir et kryss i dagen med Bjellandsveien og Hogsnesbakken. Videre går traséen i dagen fram til krysset ved Semslinna.



Figur 13: Generelle opplysninger alternativ 12 000

### 5.3.5 Korridor 1, Alternativ 12200 Åpen spunt/kort undersjøisk tunnel Kaldnes – Smørberg

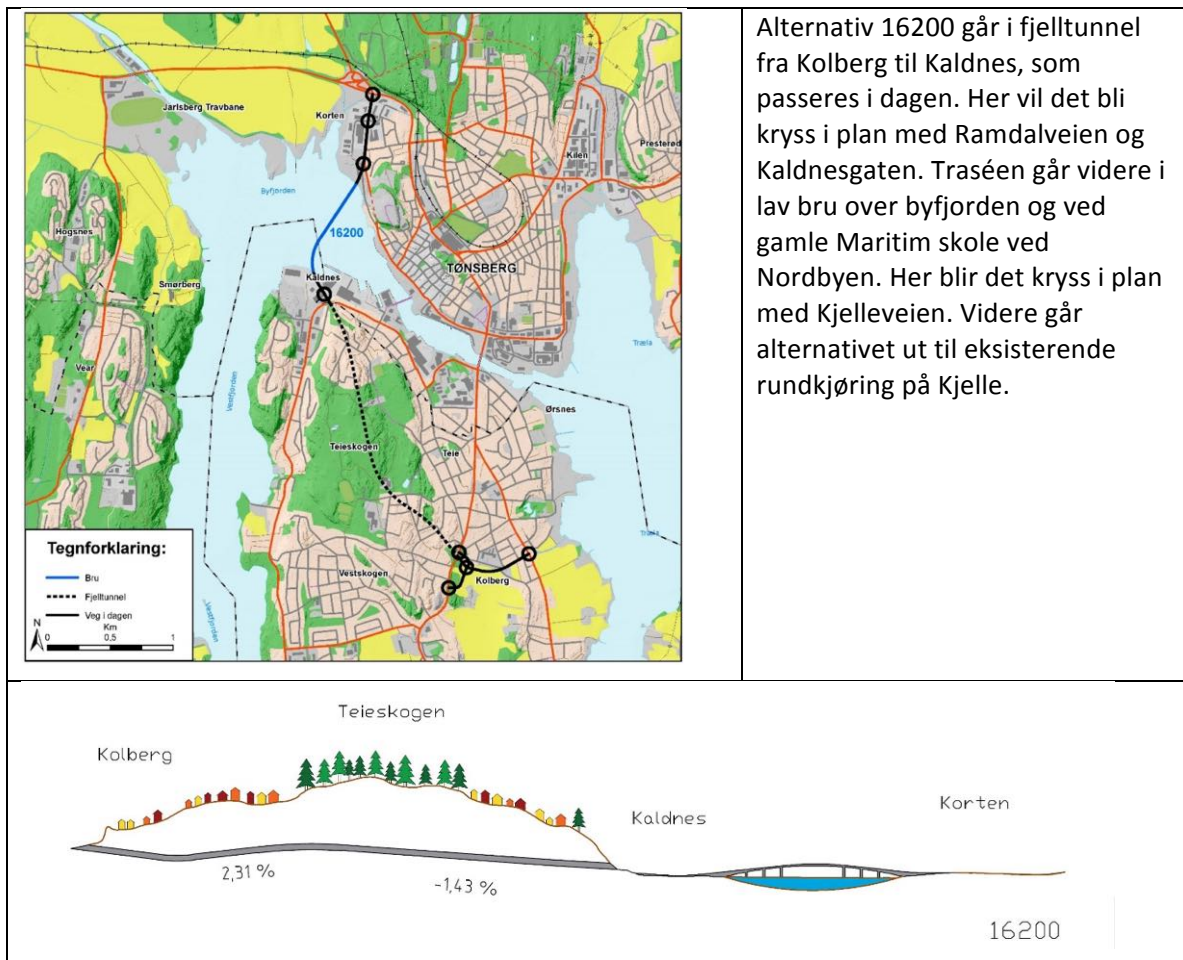


Alternativ 12200 går i fjelltunnel fra Kolberg til Ramdalveien, som passeres i dagen. Her vil det bli kryss i plan. Traséen går videre i en åpen rampe før en undersjøisk tunnel under Vestfjorden og videre i en åpen rampe mot Smørberg. Videre går den i dagen langs eksisterende lokalveg nord for Smørberg, til syd for Jarlsberg Travbane hvor det blir et kryss i dagen med Bjellandsveien og Hogsnesbakken. Videre går traséen i dagen fram til krysset ved Semslinna.

Figur 14: Generelle opplysninger alternativ 12 200

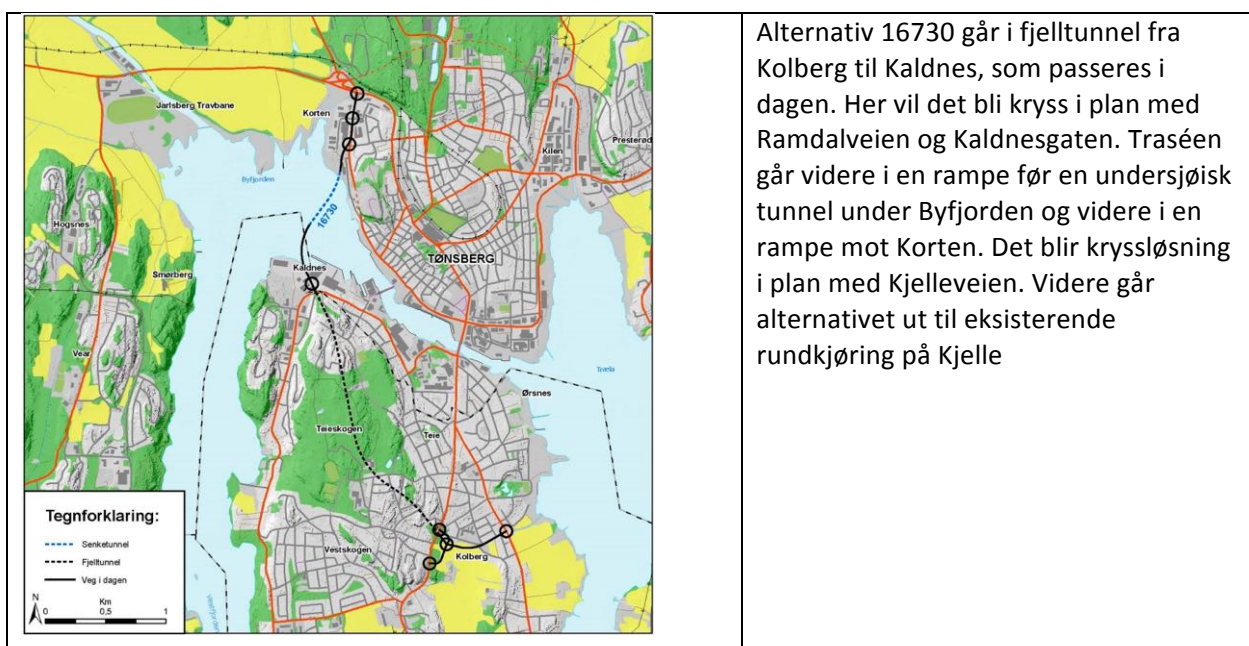


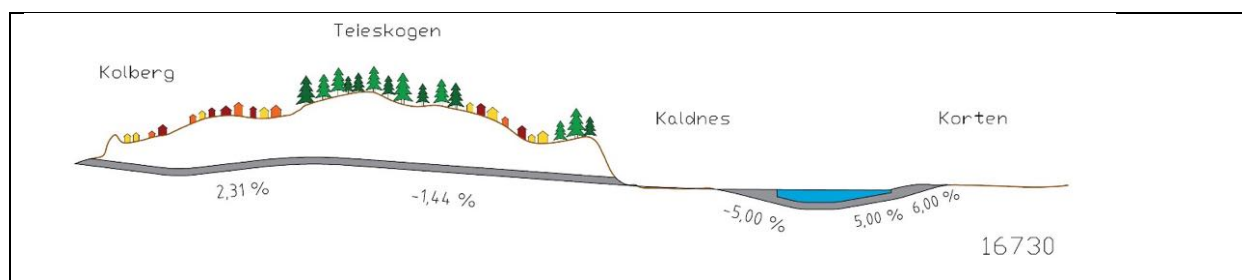
### 5.3.6 Korridor 2, alternativ 16 200 Bru Kaldnes - Korten



Figur 15: Generelle opplysninger alternativ 16 200

### 5.3.7 Korridor 2, alternativ 16 730 Åpen spunt/kort undersjøisk tunnel Kaldnes - Nord for Slottsfjellet





Figur 16: Generelle opplysninger alternativ 16 730

## 5.4 Oppsummering alternativene

Virkingen på den lokale utviklingen vil være avhengig av arealbeslaget alternativene medfører, og hvilken betydning alternativene vil få for eksisterende og endret arealbruk. Beslaget av areal er utredet i temaene i de ikke-prissatte virkningene, men virkingen for eksisterende arealbruk som følge av endrede funksjonelle eller miljømessige forhold må vurderes. Endringer i fremtidig arealbruk vil i hovedsak være knyttet til endret tilknytning til hovedvegnettet. Hvor kryssområdene er lokalisert vil være den viktigste påvirkningsfaktoren for å vurdere dette.

Det er kjøretiden som avgjør hvor mange beboere og arbeidstakere som vil ligge innenfor pendlingsområdet fra Nøtterøy når en ny fastlandsforbindelse er etablert. Kjøretiden mellom Nøtterøy og fastlandet vil for trafikk som skal til eller fra E18 ikke være vesentlig forskjellig. For trafikk øst- og nordfra vil dagens kanalbru være den naturlige kjøreruten. Med unntak for trafikk sydover til og fra Vear vil det ikke være vesentlig forskjell på kjøretiden til og fra Nøtterøy utenom rush for de to korridorene dersom målpunktet for reisen er Tønsberg by. For trafikken til og fra E18 vil den nye forbindelsen være raskere. De to korridorene som skal utredes skiller seg derfor ikke vesentlig fra hverandre i forhold til faktorer som påvirker den regionale utviklingen, med unntak av utvidelse av bolig- og arbeidsmarkedet for reisende med bil som bruker E18.

Reisetiden til Drammen og Porsgrunn ligger i dag under 1 time med bil utenfor rushtrafikken til/fra Nøtterøy. En ny forbindelse vil redusere reisetiden i rush til under 1 time med bil. Dette kan ha betydning for reisende som ikke har tog eller buss som alternativ.

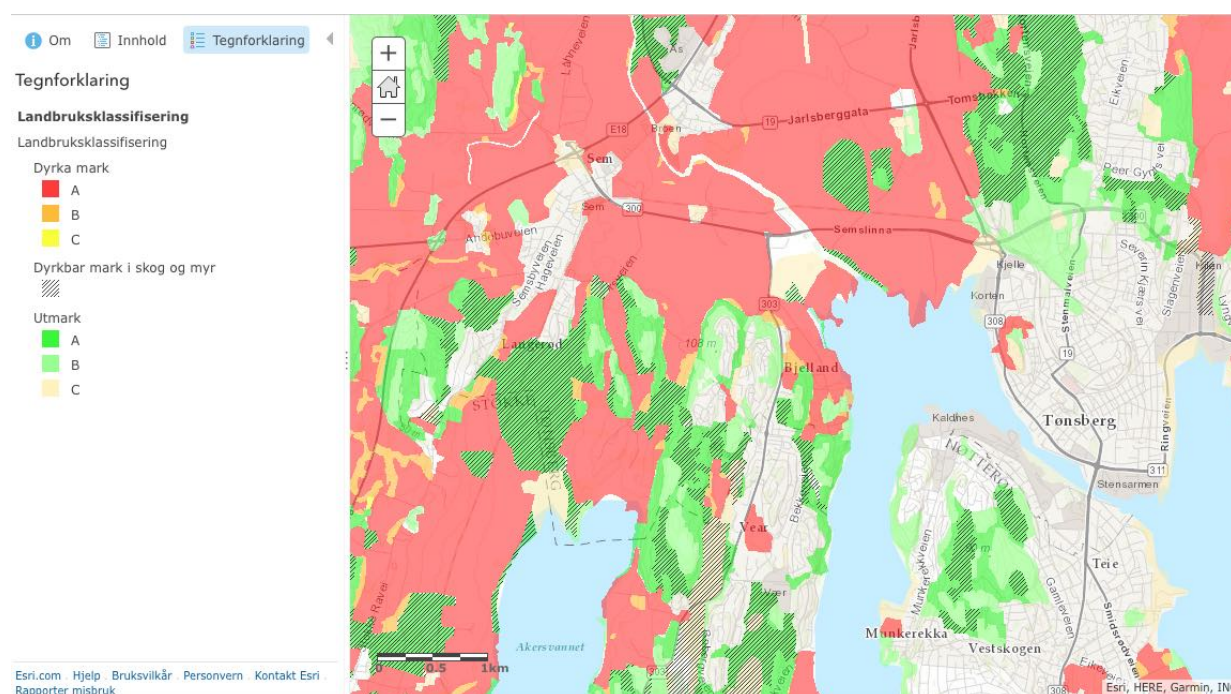
## 6 DAGENS SITUASJON

Hvilke lokale og regionale virkninger tiltaket kan bidra til vil være avhengig av endre de transportforhold, egenskapene ved eksisterende og fremtid arealbruk, og hvilke beslutninger kommunene og andre aktører med myndighet i arealutviklingen tar.

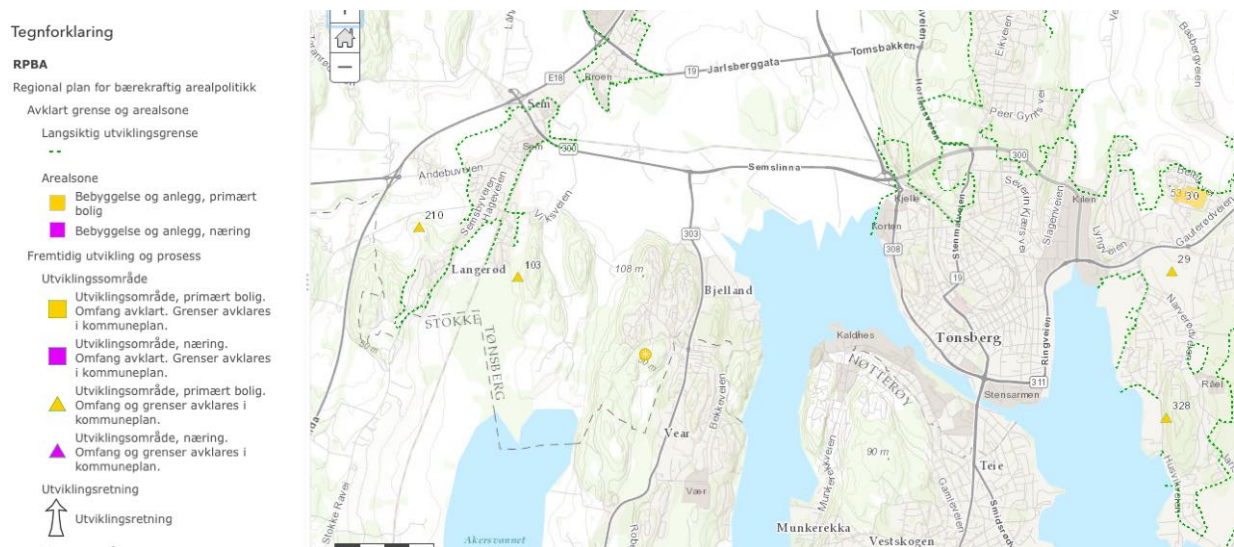
Her redegjøres det kort for egenskapene til de arealene som blir direkte berørt, og som får vesentlig endrede forutsetninger knyttet til transport som følge av tiltaket.

### 6.1 Registreringer

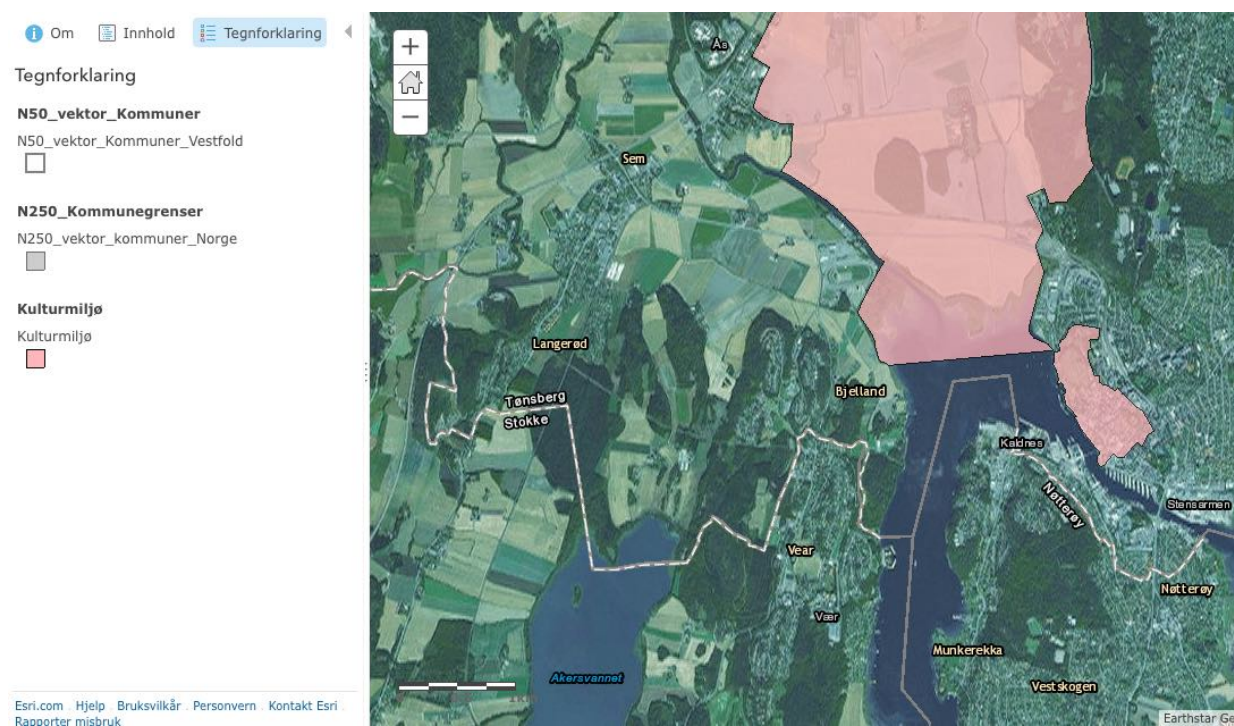
Føringene for arealbruken følger både av de nasjonale føringene, regionale planer og kommuneplanene. Selv om de naturgitte forholdene, og de eksisterende arealverdiene, gir noen rammer for hva arealene kan brukes til er de ikke absolutte. Arealer kan utvikles til andre formål gjennom avbøtende tiltak eller utforming. De hensynene og arealverdiene som er registrert i forbindelse med den regionale planen for bærekraftig arealbruk legger allikevel noen føring for hvor lett det vil være å endre arealbruken.



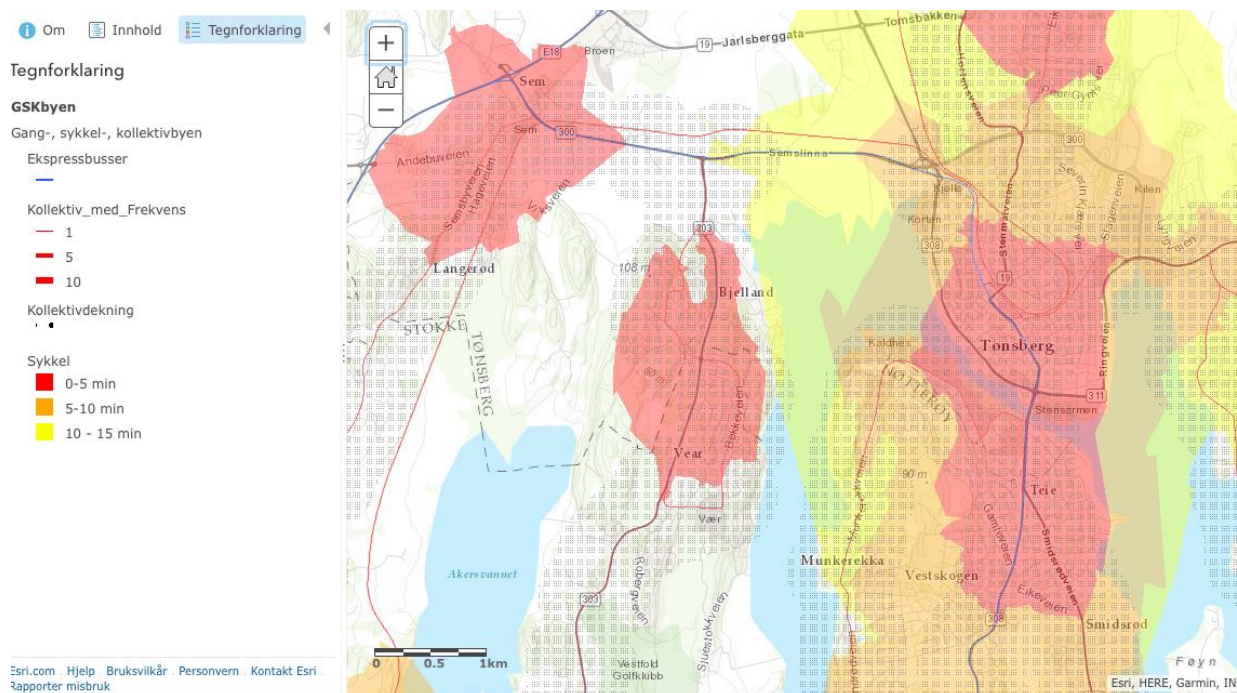
Figur 17: Klassifisering av landbruksjord fra den regionale planen for bærekraftig arealbruk. Arealene som berøres på vestsiden av Vestfjorden er klassifisert om A-områder. Det vil legge begrensninger på fremtidig arealutvikling til utbyggingsformål på disse arealene. Kart hentet fra Vestfold fylkeskommune:  
<http://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?webmap=7c25cf7cd2414f9e85aefd2a74788fc&extent=8.1552,58.6216,12.2119,59.9952>.



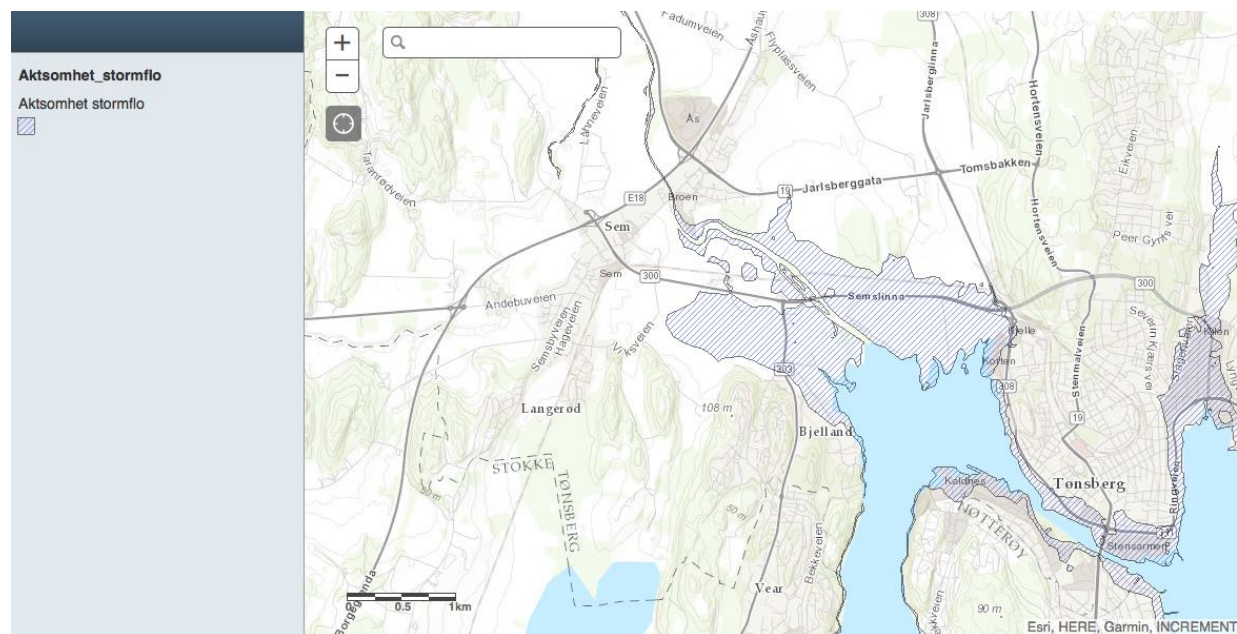
Figur 18: Arealer til fremtidig utbygging avsatt i den regionale planen for bærekraftig arealbruk. Det er ikke satt av arealer til utbygging ut over dagens bebygde områder i den regionale planen. Hentet fra Vestfold fylkeskommunes nettsider:  
<http://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?webmap=4473f0a25a064eb3b392c633432e55f7&extent=9.345,58.8792,11.3733,59.5775>.



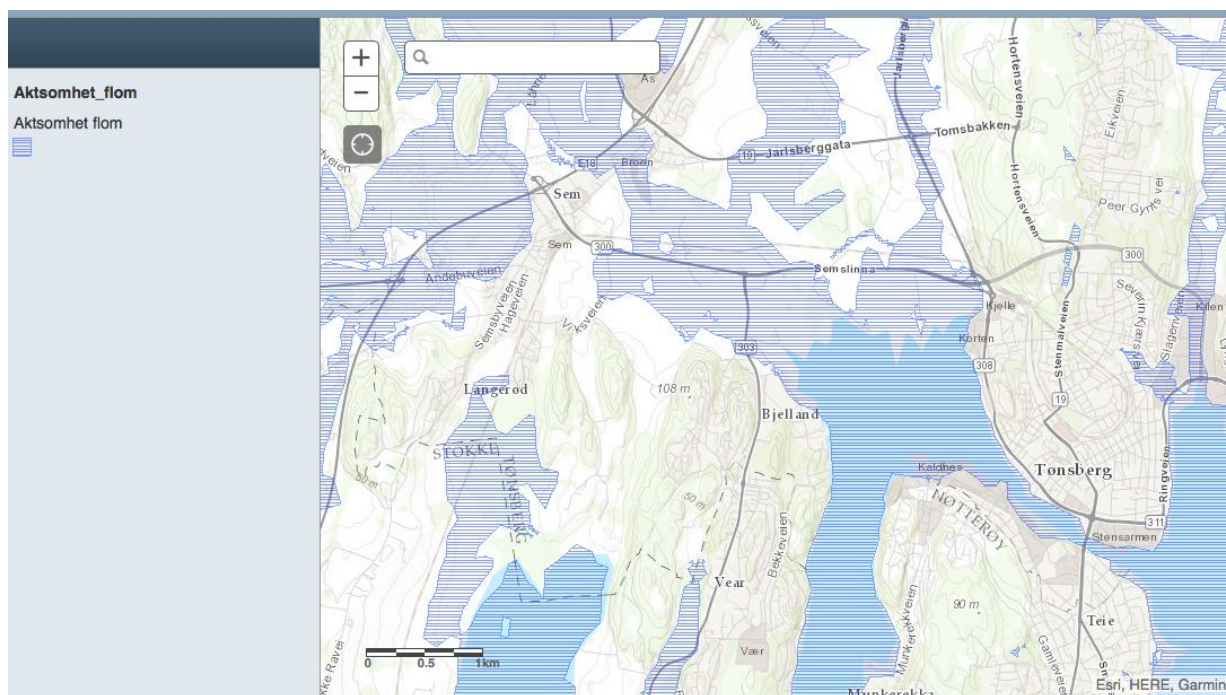
Figur 19: Det er satt av to kulturmiljøområder som påvirker muligheten for endret arealbruk – Jarlsberg hovedgård og slottsfjellet og Tønsberg middelalderby. Kart hentet fra Vestfold fylkeskommune:  
<http://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?webmap=95bb5ab795d847cabaf432f4d0401c22&extent=7.8676,58.542,12.4338,60.0425>.



Figur 20: Korridor 1 ligger i randsonen av 15 minutters reiseavstand med sykkel, mens korridor 2 ligger i randsonen av 10 minutters reiseavstand. Alternative 1 vil ha liten betydning for tilgjengeligheten med sykkel til Tønsberg sentrum (som er det viktigste målpunktet i regionen). Det søndre brualternativet i alternativ 1 vil gi bedre forbindelse for syklende mellom Teie og Vear, men få andre effekter for de syklende. Alternativet med bru i korridor 2 vil endre tilgjengeligheten for gående og syklende til den vestre delen av Tønsberg sentrum og til Teie. For gående vil bru fra Kaldnes til Korten gi noe bedre forbindelse til den vestre delen av Tønsberg sentrum, men hovedtrafikken vil fortsatt være over kanalbrua og gangbrua. Kart fra Vestfold fylkeskommune: <http://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?webmap=2bba70cf443d4d5681463d1e47f115e7&extent=9.6379,59.0962,10.9632,59.5238>.



Figur 21: Aktsomhetskartet for stormflo (år 2100) viser at det vil være risiko og begrensninger knyttet til arealbruken rundt kryssområdene på Kaldnes, Travbanen og Korten. Dette vil kunne legge begrensninger på fremtidig arealbruk, eventuelt stille krav til avbøtende tiltak dersom sårbare funksjoner legges i disse områdene. Kart fra Vestfold fylkeskommune: <http://vfk.maps.arcgis.com/apps/SimpleMapViewer/index.html?appid=8693ddadde9e47969eff288fbdcd38f6>.



Figur 22: Aktsomhetskartet for flom fra den regionale planen for bærekraftig arealbruk viser at store områder på Korten, Kaldnes og ved Jarlsberg travbane er flomutsatt. Dette vil begrense mulige arealbruk og funksjoner som (og bør) lokaliseres i områdene. Kart fra Vestfold fylkeskommune: <http://vfk.maps.arcgis.com/apps/SimpleMapViewer/index.html?appid=f510617f8ecb47cfa42b7c7d037d8cc9>.

Registreringene er hentet fra felles kartdatabaser for den regionale og kommunale planleggingen. Hvilken betydning dataene og analyser av situasjonen vil få for fremtidig arealbruk vil bli avklart i eventuelle planprosesser regionalt eller kommunalt.

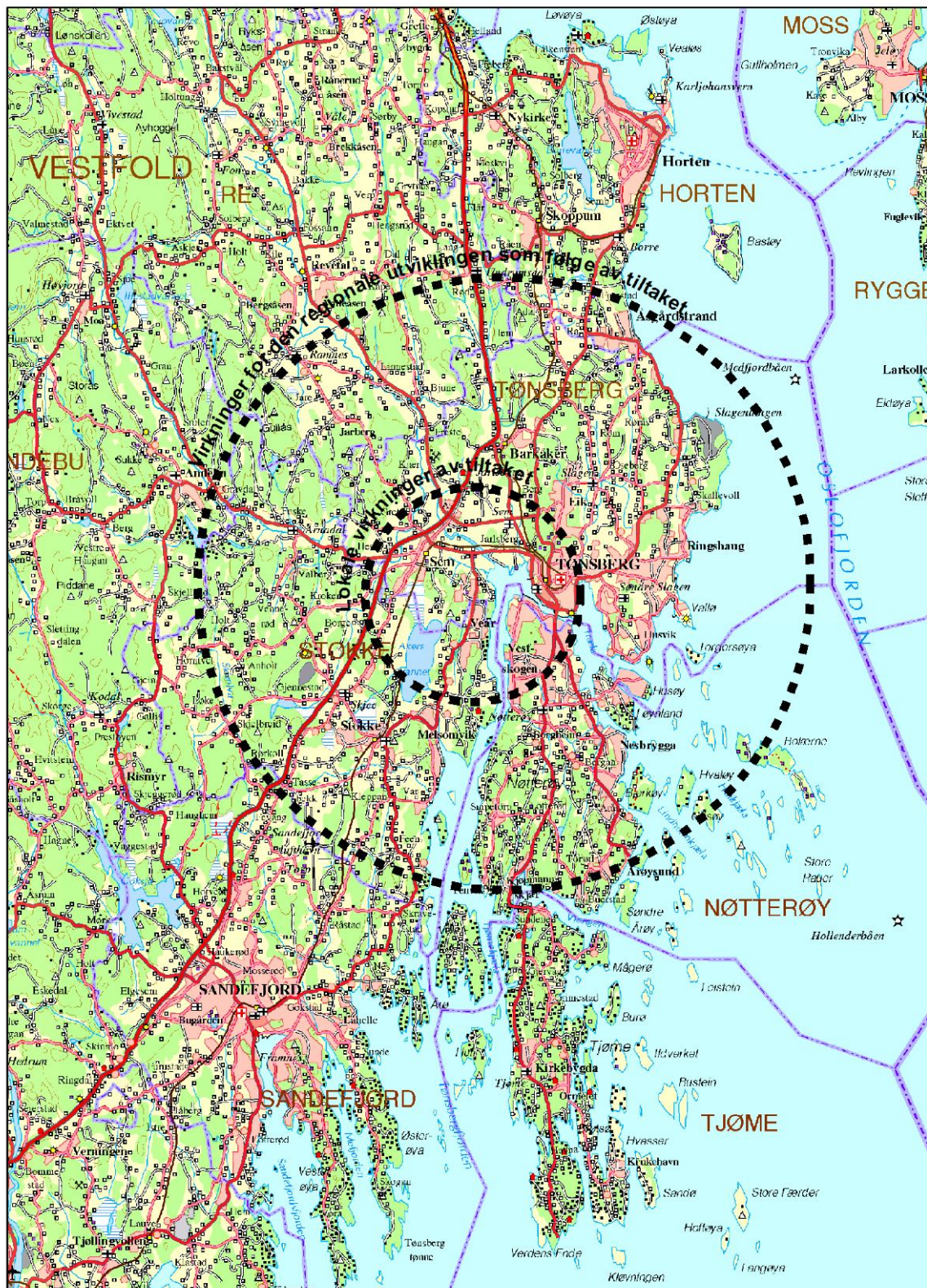
## 6.2 Generell beskrivelse av overordnede trekk

Arealbruken i Vestfold, og de berørte kommunene er preget av stor grad av arealkonflikter ved etablering av byggeområder. Arealene i de berørte kommunene har verdi som landbruksområder, kulturminner, naturvern, rekreasjon på land og sjø, og som boligområder. Det vil derfor være store konflikter, og langvarige planprosesser, for å endre arealbruken i retning av næringsvirksomhet eller handel på arealer som får bedret tilgjengelighet som følge av tiltaket.

## 6.3 Influensområde

Dagens Nøtterøyforbindelse har kapasitetsproblemer i rushtrafikken, men fungerer ellers som forbindelse mellom bolig- og arbeidsmarkedet på fastlandet og Nøtterøy og Tjøme. En ny forbindelse vil gi kortere reisetid i rushtrafikken og større forutsigbarhet for de reisende, men vil ikke gi vesentlig kortere reisetid til eksisterende områder med arbeidsplasser. Unntaket er dagens flyplass og fremtidige næringsarealer lokalisert på østsiden av flyplassen. Influensområdet avgrenses derfor til et område mellom Tønsberg og Horten i nord og til Torp flyplass i sør. I vest er det ingen større områder med arbeidsplasser som får vesentlig endret tilgjengelighet. I øst vil fortsatt den eksisterende kanalbrua gi den korteste reisetiden.

De lokale virkningene av tiltaket vil være knyttet til bedre tilgjengelighet for eksisterende næringsarealer, og eventuelle arealbeslag eller kryssområder som åpner muligheter for endring av dagens arealbruk.



**Konsekvensutredning - Kommunedelplan for ny Nøtterøyforbindelse**

Lokale og regionale virkninger - Influensområde  
Citiplan AS - 17. april 2017

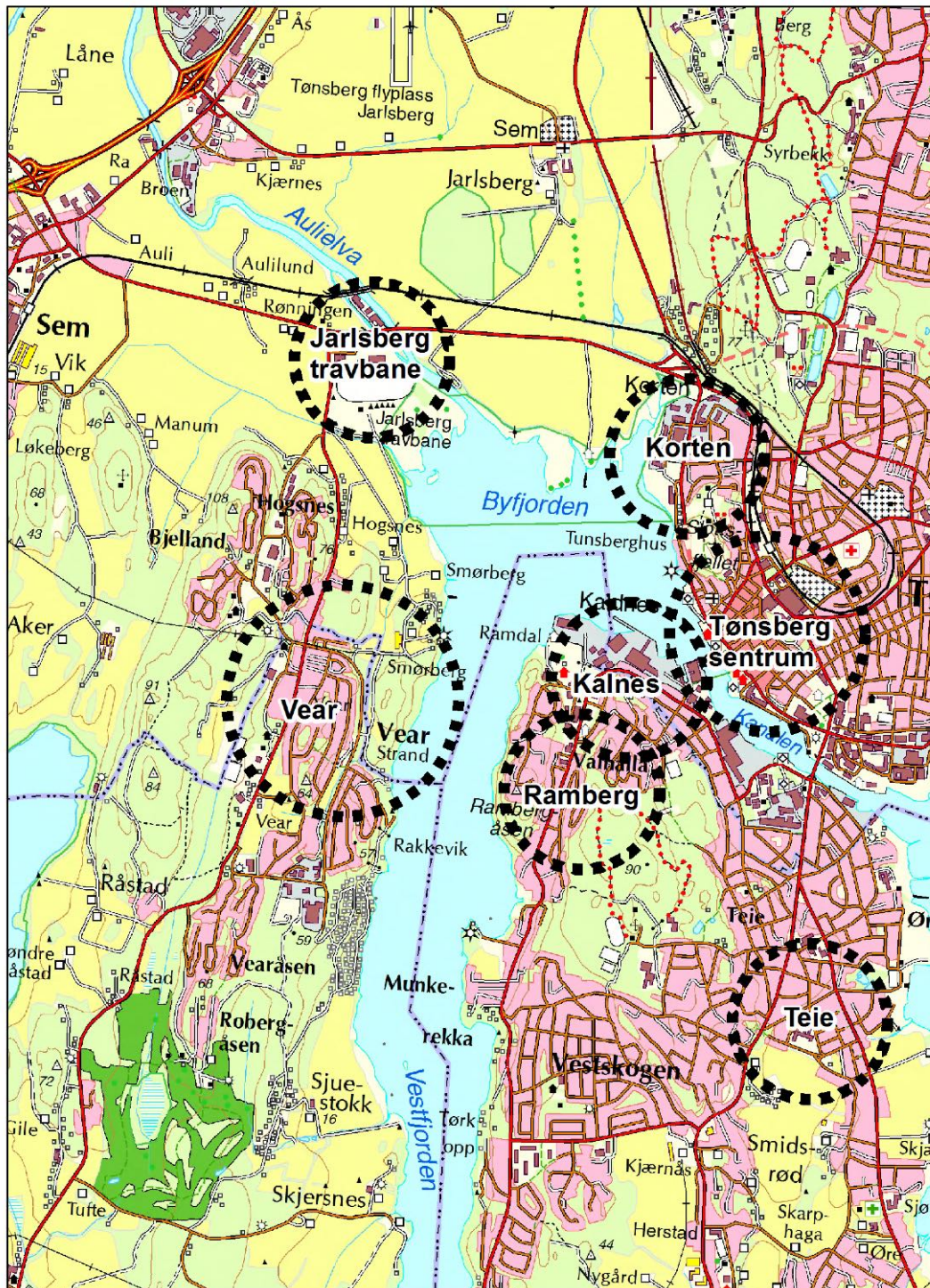
0 2,5 5 7,5 10 kilometer



Figur 23: Influensområdet for lokale og regionale virkninger av en ny Nøtterøyforbindelse.

## 6.4 Vurdering av delområdene

For de regionale virkningene vil delområdene være området syd og nord for den nye Nøtterøyforbindelsen. De lokale virkningene er vurdert for delområdene Korten, Jarlsberg travbane, Vear, Kaldnes, Ramberg, Teie og Tønsberg sentrum.



**Konsekvensutredning - Kommunedelplan for ny Nøtterøyforbindelse**

Lokale og regionale virkninger - Delområder  
Citiplan AS - 17. april 2017

0 0,35 0,7 1,05 1,4 kilometer



Figur 24: Delområder hvor mulige lokale virkninger av tiltaket er vurdert.



#### **6.4.1 Korten**

Arealene på Korten er avsatt til annet byggeområde og grønnstruktur i kommunedelplanen for området. Dagens bruk i områder er kontor, lager, handel m.m. Kommunedelplanen legger til rette for utvikling av kombinasjoner av bolig/kontor, bolig/forretning/kontor og offentlig formål/bolig/kontor/allmennyttig formål. Kommunedelplanen skal følges opp gjennom reguleringsplaner for de enkelte delområder/felt, som naturlig må ses i sammenheng, og må utarbeides i samsvar med rammer og bestemmelser i denne planen. Formålsgrenser kan justeres i en felles reguleringsplan dersom det ikke strider mot kommunedelplanens intensjon.

Korten vurderes å få en vesentlig bedre tilknytning til Nøtterøy dersom korridor 2 velges. Ved valg av korridor 1 vil forbindelsen til Nøtterøy bli noe svekket ettersom deler av trafikken da vil passere utenom delområdets influensområde.

Arealbeslaget tiltak medfører vil ha betydning for området struktur og fremtidige arealbruk. Samtidig vil en bedre tilknytning til hovedvegssystemet kunne åpne for en mer intensiv arealbruk og etablering av arbeidsplasser. Den økte trafikkbelastningen gjør at området primært vil være egnet for næringsbebyggelse. Området vil også bli mer attraktivt for etablering av handelsvirksomhet, selv om det er lagt restriksjoner på dette i eksisterende planer.

Dersom det etableres en jernbanestasjon i området vil premissene for arealutviklingen bli vesentlig endret. Det kan da forventes en høy arealutnyttelse med blandet formål med arbeidsplasser, handel, service og boliger på arealer som ikke er støyutsatt. Dersom det etableres en stasjon i nærheten av Korten vil det ikke være aktuelt med bru over til Kaldnes.

#### **6.4.2 Jarlsberg travbane**

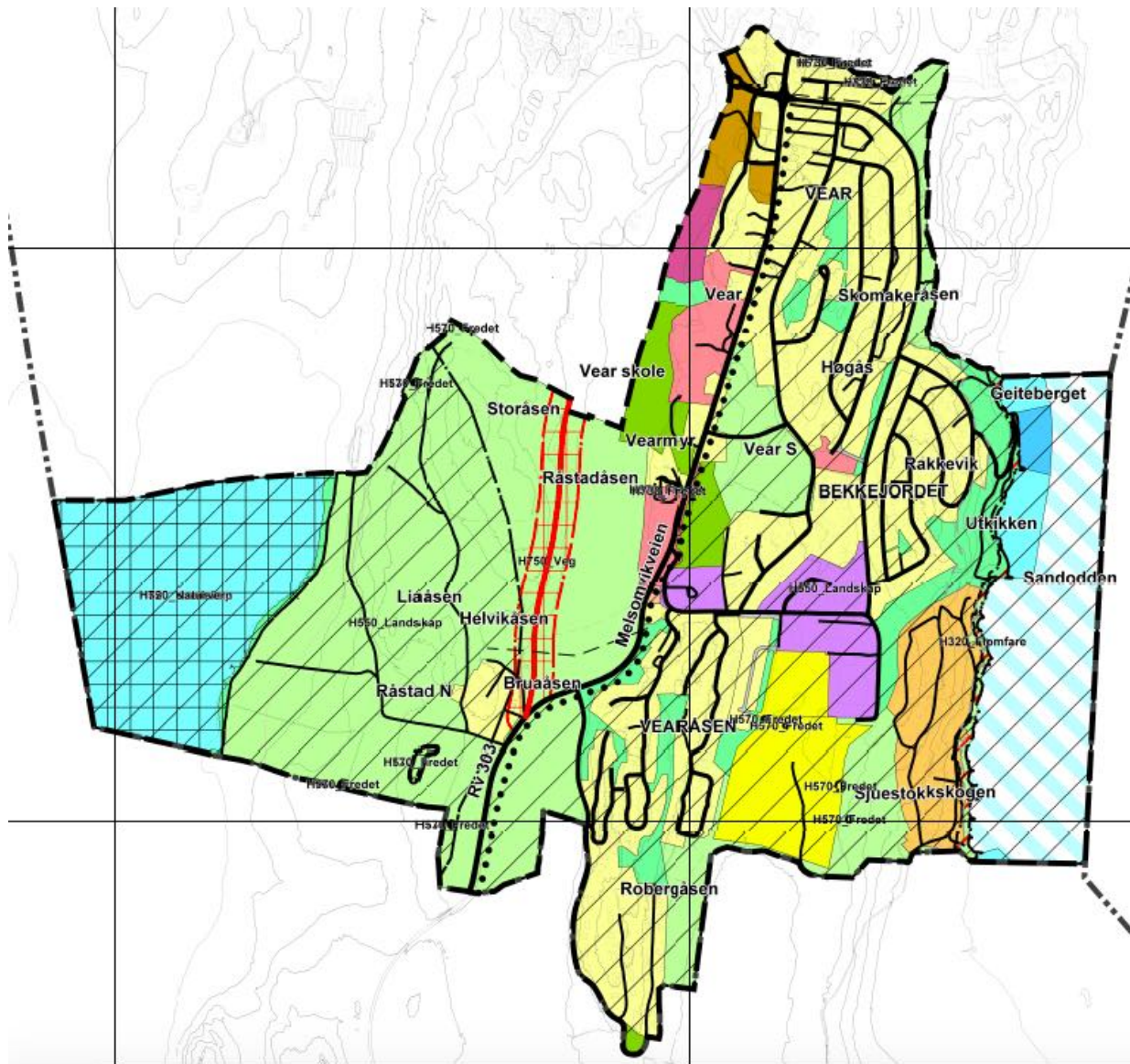
Arealet er i kommuneplanens arealdel av satt til friareal (travbane med tilhørende anlegg), forretning og kombinert bygge- og anleggsområde. Tillatt arealbruk i eksisterende kombinert bebyggelse og anleggsformål er bestemt gjennom reguleringsplan eller i uregulert område begrenset til tillatt arealbruk og omfang. Deler av området avsatt til kombinert bebyggelse og anleggsformål brukes i dag til handel (motorvogner).

Jarlsberg travbane vil få en vesentlig bedre tilknytning til Nøtterøy dersom det velges et alternativ nord i korridor 2. Området er allerede avsatt til handel (begrenset til plasskrevende varer) og fremtidig bebyggelse og anlegg. Dagens arealbruk er ekstensiv med diverse butikker med et lokalt og regionalt marked. Verneområder, dyrka mark og risiko knyttet til flom gjør at arealet neppe er aktuelt å utvide, men en mer konsentrert arealbruk kan legge til rette for ytterligere etablering på området.

En bieffekt av tiltaket kan være press på omdisponering av Jarlsberg travbane og omstrukturering av eksisterende bebyggelse. En mer intensiv bruk av dagens arealer ligger innenfor eksisterende arealplaner.

#### **6.4.3 Vear**

Deler av området er overført fra tidligere Stokke kommune til Tønsberg kommune. Arealene er i hovedsak avsatt til boligbebyggelse, grønnstruktur, offentlige formål og noe næring og forretning. I syd er det avsatt et større område til fremtidig boligbebyggelse. I syd er et større område langs sjøen avsatt til fritidsbebyggelse. Øvrige arealer langs sjøen er avsatt til friområde eller kombinert landbruk-, natur- og friluftsliv.



Figur 25: Areal avstått fra tidligere Stokke kommune til Tønsberg kommune.

Ved av en av de sydlige alternativene i korridor 1 vil gi endrede forutsetninger for arealbruken på Vear. Potensialet for videre utvikling av handel og/eller næringsvirksomhet vurderes imidlertid som begrenset. For befolkningen vil en forbindelse gi letter tilgang til Tønsberg sentrum, særlig for syklende. Dette vil kunne svekke grunnlaget for lokale butikker og service på Vear.

Boligbebyggelsen er dominerende på størstedelen av Vear, og en videre utvikling av arealbruk for næring vil kreve omdisponering av arealer som vil være i konflikt med boligbebyggelsen. Noe fortetting og mer intensiv arealbruk vil være mulig, men det er neppe sannsynlig med utvikling av vesentlig mer næring eller handel enn i dag.

#### 6.4.4 Kaldnes

Arealet er båndlagt kommunedelplanen for sentrumsområdet i påvente av en beslutning om trasé for ny Nøtterøyforbindelse. Arealet brukes i dag til industri og annen næring, med noe boligbebyggelse i øst. Det er gitt signaler fra grunneier om ønske om annen arealbruk enn den eksisterende på de arealene som er avsatt til industri.

Ved valg av et alternativ i korridor 1 vil betingelsene for næringsvirksomhet på Kaldnes neppe særlig annerledes enn i dag, til tross for en noe enklere tilkomst til E18. Forbindelsen vil kunne øke

attraktiviteten av næringsarealene syddover fra Kaldnes til et fremtidig kryss på Ramdalveien/Munkerekkeveien. Økt attraktivitet kan føre til fortetting/økt utnyttelse av området, og eventuelt også endringer i typen virksomheter i området. Det er ikke usannsynlig at en forbindelse over mot Veiar kan føre til press på utvikling av handel på den søndre delen av området.

Valg av et alternativ i korridor 2 vil få vesentlige konsekvenser for arealbruken i området, og vil høyst sannsynlig endre premisene for dagens virksomhet. Med en direkte forbindelse til Korten, og særlig dersom en bruløsning velges, vil området bli mer attraktivt for utvikling som del av sentrumsområdet i Tønsberg.

Dersom en stasjon lokaliseres i området nær Korten vil denne effekten forsterkes ytterligere, selv om en bru da vil være uaktuelt. Selv om eksisterende virksomhet kan videreføres vil verdien av arealene på lengre sikt sannsynligvis føre til at området utvikles som en del av boligbebyggelsen på Kaldnes, eventuelt med innslag av næring og annen offentlig og privat service.

#### **6.4.5 Ramberg**

Arealene i syd er avsatt til boligbebyggelse, mens arealene i nord er avsatt til næring. Arealene langs sjøen er avsatt til friområde.

Et alternativ i nordre del av korridor 2 med forbindelse over til Ramberg vil neppe føre til vesentlige endringer av arealbruken i området. Eksisterende ubebygde arealer har stor verdi i form av landbruksarealer og har restriksjoner knyttet både til dyrka mark, naturvern, kulturminner og rekreasjon.

Et alternativ over mot Ramberg kan føre til endret bruk av eksisterende arealer ved Jarlsberg travbane og Kaldnes, men endringer blir neppe vesentlige på kort sikt.

#### **6.4.6 Teie**

Arealet langs den nye tverrforbindelsen er avsatt til kombinert bygge- og anleggsformål. I øst er det avsatt et område til boligbebyggelse. Arealet for fremtidig trasé er båndlagt i arealdelen.

Forbindelsen mot Teie vil komme syd for Teie sentrum, og på grensen mot dyrka mark i syd. Arealene rundt de nye veglenkene er allerede bebygget, eller består av dyrka mark. Transformasjon av eksisterende bebygde arealer er vanligvis forbundet med store arealkonflikter og motstand blant beboere, og regjeringens oppdatert mål for reduksjon i beslag av dyrka mark gjør konflikten knyttet til endret arealbruk større for den dyrka marka<sup>1</sup>. Det er derfor ikke sannsynlig at vegforbindelsen vil føre til store arealbruksendringer lokalt på grunn av den høye verdien på den dyrka marka.

Områdene rundt gamle Grindløkken skole, og arealene avsatt til fremtidig boligbebyggelse i øst vil få en bedre forbindelse mot Tønsberg og fastlandet. Det gir lettere tilgjengelighet for fremtidige boliger og eventuell næringsformål. Disse arealene vil som følge av den bedrede tilgjengeligheten kunne få en endret arealbruk og høyere arealutnyttelse som følge av tiltaket.

Det er også mulig at det som følge av den bedrede tilgjengeligheten kan komme ønsker om etablering av handel eller service på arealene ved Grindløkken. Om dette tillates vil være opp til kommunen gjennom utarbeidelse av arealplaner. Gjeldende plan legger ikke til rette for slik arealbruk.

For Teie torg og områdene rundt vil en tiltaket sannsynligvis svekke attraktiviteten til de handlende som bor eller har fritidshus syd for Teie fordi den nye fastlandsforbindelsen vil koble seg til hovedvegen nord-syd på sydsiden av Teie. Fastlandsforbindelsen kan derfor komme til å styrke handelen på Borgheim i forhold til Teie torg.

---

<sup>1</sup> <https://www.stortinget.no/nn/Saker-og-publikasjoner/publikasjoner/Innstillinger/Stortinget/2015-2016/inns-201516-056/?lvl=0>

#### **6.4.7 Tønsberg sentrum**

Det er utarbeidet egen kommunedelplan for sentrumsområdet. Den sentrale delen av sentrum er avsatt til blandet formål.

Tønsberg sentrum vil neppe bli svekket som handelssentrum som følge av en ny Nøtterøyforbindelse. Utenfor rush vil trafikken fra den nordre delen av øya fortsatt ha eksisterende kanalbru som raskeste vei til E18, og gående og syklende vil ha eksisterende gangbru som raskeste forbindelse til sentrum og en fremtidig stasjon på eksisterende sted eller lenger syd mot Nøtterøy.

En forbindelse i korridor 2 med bru vil kunne gi en vesentlig bedre integrering av Kaldnes med den øvrige delen av byen, særlig dersom en fremtidig stasjon lokaliseres i nærheten av Korten, selv om en bru da er uaktuelt.

## 7 KONSEKVENSER

Konsekvensene av tiltaket er vurdert innenfor de to korridorene, og for de variantene som har betydning for lokal og regional utvikling. De to korridorene drøftes i forhold til hverandre, i tillegg til at virkningene av variantene innenfor hver korridor er vurdert.

Følgende endringer kan oppstå som følge av en ny fastlandsforbindelse:

- Bedret tilgjengelighet til eksisterende bedrifter for ansatte og kunder i form av kortere reisetid og/eller bedre forutsigbarhet (mindre kø og mulighet for alternativ rute ved uforutsette hendelser).
- Mer effektiv betjening av varelevering og leveranser for bedrifter, tjenestereiser (for offentlige virksomheter) eller bedret tilgang på service for bedrifter og offentlige virksomheter.
- Mulighet for etablering av nye byggeområder for boliger, næring, offentlige formål, fritidsformål eller andre bygge- eller anleggsformål som følge av etablering av nytt vegsystem
- Bedret tilgang til områder eller arealer for rekreasjon og friluftsliv
- Kortere vei for gående og syklende, men potensiale for overføring av reiser fra bil til gange/sykkel, eller nye reiser (primært knyttet til rekreasjon og fritid).
- Utvidelse av bolig- og arbeidsmarkedet i regionen – geografisk, eller større andel som kan tenke seg å pendle som følge av kortere reisevei, mindre tidsbruk eller større forutsigbarhet.
- Bedret struktur i det overordnede transportsystemet med mulighet for nye kollektivlinjer, bedre lokalisering av kollektivknutepunkter, lager, sammenslåing av logistikkfunksjoner for eksisterende virksomheter, sammenslåing av enheter etc.
- På virkning av arealer med betydning for turisme og reiseliv lokalt eller regionalt.
- Mulighet eller fare for etablering av nye sentra eller endring av senterutforming.
- Påvirkning på nærliggende arealers bruksmuligheter og utviklingspotensial.

Potensialet for endringer er vurdert i forhold til de enkelte temaene som skal vurderes i planprogrammet (se neste kapittel).

### 7.1.1 Tilgang til et større arbeidsmarked.

Tilgangen til et større arbeidsmarked vil være avhengig av transportform. For biltrafikken vil forskjellen mellom alternativene være marginale. For gående og syklende vil alternativene i korridor 2 være vesentlig gunstigere enn korridor 1 for arbeidstakere bosatt i vestre del av Tønsberg sentrum (for de som arbeider på Nøtterøy eller omvendt). For reiser mellom Vear og Nøtterøy vil korridor 1 gi kortest reisevei.

### 7.1.2 Eksisterende næringsliv

Endret tilgjengelighet for eksisterende næringsliv vil også være avhengig av hvilke transportformer som vurderes. For biltrafikken vil alternativene i korridor 2 føre til en tettere integrering av Tønsberg sentrum og Nøtterøy med større tilbud og konkurranse både for kjørende, gående og syklende. .

Alternativene i korridor 1 vil ikke gi vesentlige virkninger for eksisterende publikumsrettet næringsliv, men kan ha en viss betydning for redusert reisevei nordfra for bedrifter på vestsiden av Nøtterøy.

### 7.1.3 Strukturelle endringer innen næringsliv og handel

Teamet har overlapp med forrige punkt. Det antas at dette punktet skal dekke mer langsiktige endringer, dvs. følgeeffekter for arealbruk, av alternativene.

De langsiktige virkningene vil være avhengig av videre arealutvikling, og hva kommunene legger til rette for. I kryssområdene og nærliggende områder er det få arealer som kan transformeres til byggeområder uten store konflikter med dyrka mark, verdifulle naturområder eller boligbebyggelse.

Innenfor eksisterende arealer er det et potensiale for endringer i sammensetning av næringer og handel som følge av alternativene, primært knyttet til Korten, Jarlsberg travbane og nordre del av Nøtterøy. De eksisterende føringene fra regionalt hold, og kommuneplanene i de to berørte kommunene, tilrettelegger imidlertid ikke for vesentlige endringer i strukturen for næringslivet og handel. Potensialet for endringer vurderes som begrenset, men ulikt for alternativene.

#### **7.1.4 Endret arealbruk, herunder lokalt utbyggingsmønster**

Mulige endringer i arealbruk er knyttet til endret tilgjengelighet og potensialet for endring av arealbruk og eksisterende bebyggelse og anlegg. Det forskjeller knyttet til alternativene for disse temaene.

#### **7.1.5 Kommunikasjonsknutepunkter**

Kommunikasjonsknutepunkter defineres her som steder i transportsystemet hvor flere trafikkformer overlapper, og hvor det er potensiale eller mulighet for overgang mellom transportformer, særlig mellom gange/sykkel og kollektivtrafikken.

Det er potensiale for vesentlige endringer i bestående struktur knyttet til kommunikasjonsknutepunkter dersom det etableres en ny jernbanestasjon i Eckersbergsgate/Olav Trygvasons gate.

#### **7.1.6 Attraktivitet i sentrumsområdene**

Attraktiviteten i sentrumsområdene vil være avhengig av flere faktorer, hvor tilgjengeligheten for gående, syklende, kollektivtrafikken og bil vil være en av flere faktorer. Alternativene i de to korridorene er forskjellige i forhold til hvordan de betjener Tønsberg sentrum og Teie.

#### **7.1.7 Folkehelse – virkning av økt andel gåing og sykling**

Virkningen av økt andel gange og sykling vil være avhengig av hvor store endringene blir for disse trafikantgruppene. Dersom det etableres en stasjon i Eckersbergsgate/Olav Trygvasonsgate vil endringene bli vesentlige mellom alternativene i korridor 1 og 2. Potensialet for økt antall gående og syklende er større i korridor 2 enn i korridor 1.

## **7.2 Korridor 1**

### **Tilgang til et større arbeidsmarked**

Tilgangen til et større arbeidsmarked vil være avhengig av transportform. For biltrafikken vil forskjellen mellom alternativene være marginale. Korridor 1 vil gi kortest vei for reiser mellom Vear og Nøtterøy, og sydover mot Sandefjord. I forhold til dagens situasjon til reisetiden nord- og vestover bli redusert, og forutsigbarheten for de reisende vil bli større.

For bedriftene på fastlandet vil en ny forbindelse i korridor 1 gi liten effekt for tilgangen på arbeidskraft. Årsaken er at reisetiden bare blir marginalt mindre, og det ikke er vesentlig flere arbeidstakere som kommer innenfor pendlingsavstand til de større næringsområdene i regionen. Et unntak vil være arealene på østsiden av Torp flyplass dersom det etableres næringsvirksomhet i dette området.

For bedriftene på Nøtterøy og Tjøme vil forbedringen ha liten betydning da det allerede er en stor andel arbeidstakere som pendler ut av kommunen. Behovet for å utvide arbeidsmarkedsregionen vurderes derfor som lite for eksisterende bedrifter på Nøtterøy.

Tema	Virkning
Tilgang til et større arbeidsmarked	0/+

### Eksisterende næringsliv

Økt pendlingsomland og større forutsigbarhet for reisetiden vil øke mulighetene for eksisterende virksomheter å skaffe nødvendig arbeidskraft. For virksomheter på Nøtterøy og Tjøme vil endringene være en konsekvens av kortere reiseavstand, ettersom dagens innpendling foregår mot rushtrafikken. Arbeidsmarkedet for bedrifter på Nøtterøy vil bli noe utvidet ved valg av et alternativ i korridor 1.

For Tønsberg vil et alternativ i korridor 2 neppe ha vesentlige virkninger for attraktiviteten og tilknytningen til Nøtterøy og Tjøme. Tilgjengeligheten med bil vil være begrenset av vegkapasiteten, som reduseres noe. Samtidig vil tilgjengeligheten med buss bli vesentlig bedre når det etableres kollektivfelt. For reisende med bil vil reisetiden via korridor 1 neppe bli kortere enn å bruke eksisterende kanalbru, selv med redusert kapasitet i forhold til dagens situasjon.

Utenfor Tønsbergregionen vil det bli en noe kortere reiseveg for arbeidstakere bosatt på Nøtterøy og Tjøme. Effekten vil bli størst for arbeidstakere med syd for Vear som ikke bruker E18 sydover.

Tema	Virkning
Eksisterende næringsliv Tønsberg	0
Eksisterende næringsliv Nøtterøy/Tjøme	+
Eksisterende næringsliv utenfor Tønsbergregionen	0/+

### Strukturelle endringer innen næringsliv og handel

Endringene knyttet til eksisterende arealer avsatt til næringsvirksomhet vurderes å bli små både på kort og lang sikt. Eksisterende arealer på fastlandet har allerede og tilgang til hovedvegsystemet, og en ny Nøtterøyforbindelse i korridor 1 vil ikke endre dette vesentlig. For virksomheter på Nøtterøy lokalisert på Kaldnes eller vestsiden av øya vil en fastlandsforbindelse i korridor 1 ha større betydning, men neppe være avgjørende for fremtidig aktivitet.

Konfliktene knyttet til vesentlige endringer i arealbruken vurderes som høye, og vil bremse en eventuell videre arealutvikling til næringsvirksomhet. Det er et potensiale for mer intensiv bruk av eksisterende næringsarealer. Denne effekten kan komme relativt raskt etter at en forbindelse er vedtatt. En sekundæreffekt av tiltaket kan være at eksisterende næringsarealer omdisponeres til kontor- og handelsvirksomhet, og at eksisterende bedrifter må finne andre arealer. En slik effekt er vanskelig å vurdere, fordi den vil være avhengig av både markedet og kommunenes arealpolitikk.

Totalt sett vurderes tiltakets korridor 1 å ha en liten, men positiv effekt på fremtidige endringer innenfor næringsliv og handel.

Tema	Virkning
Strukturelle endringer innen næringsliv og handel	+

### Endret arealbruk, herunder lokalt utbyggingsmønster

Et valg av alternativ i korridor 1 vurderes å gi en konsolidering av eksisterende arealbruk, men ikke vesentlige endringer i forhold til dagens arealbruk. Slik sett er alternativene i korridor 1 ikke i konflikt med dagens arealplaner og strategier for videre arealutvikling.

Tema	Virkning
Endret arealbruk/utbyggingsmønster	+

### Kommunikasjonsknutepunkter

Alternativene i korridor 1 legger ikke til rette for vesentlige synergieffekter knyttet til kollektivtrafikken i form av buss eller tog. For syklende vil en forbindelse i korridor 1 gi bedre tilgjengelighet til Tønsberg sentrum for beboere på Vear.

En løsning i korridor 1 vil gi en konkurransefortrinn for biltrafikken sørover, noe som vil svekke attraktiviteten for buss og tog sørover for reisende fra Nøtterøy og Tjøme.

Tema	Virkning
Kommunikasjonsknutepunkter	0/-

### Attraktivitet i sentrumsområdene

Sentrumsområdenes attraktivitet vurderes ikke å bli vesentlig påvirket av alternativene i korridor 1. For beboere på Vear vil det bli kortere vei å sykle til Tønsberg sentrum, mens det for de andre trafikantene ikke vil bli vesentlige endringer fra i dag.

For Teie vil de to korridorene ikke ha vesentlig forskjellige virkninger ettersom begge har tilknytning til hovedvegsystemet sør for Teie torg. Alternativene i korridor 1 vurderes likevel som noe mer negative ettersom alternativene ikke bedrer forbindelsen til Tønsberg by for reisende til/fra Teie så mye som i korridor 2.

*Attraktiviteten i sentrumsområdene vil være avhengig av flere faktorer, hvor tilgjengeligheten for gående, syklende, kollektivtrafikken og bil vil være en av flere faktorer. Alternativene i de to korridorene er forskjellige i forhold til hvordan de betjener Tønsberg sentrum og Teie.*

Tema	Virkning
Attraktivitet sentrumsområdet Tønsberg	0/+
Attraktivitet sentrumsområdet Teie	0/-

### Folkehelse – virkning av økt andel gåing og sykling

Begge korridorene bedrer muligheten for å gå og sykle til Tønsberg sentrum fordi trafikken over eksisterende kanalbru reduseres. Samtidig gir korridor 1 muligheten til å sykle til Tønsberg sentrum. Effekten for gående vurderes som neglisjerbar ettersom avstanden er for stor til å være attraktiv for gående.

Tema	Virkning
Folkehelse – virkning av økt andel gåing og sykling	+



## 7.3 Korridor 2

### Tilgang til et større arbeidsmarked

Tilgangen til et større arbeidsmarked vil være avhengig av transportform. For gående og syklende vil forskjellen mellom alternativene i korridor 2 være vesentlige, fordi alternativet med bru gir mulighet for en alternativ rute til den vestre delen av Tønsberg by, mens tunellalternativet ikke forbedrer transportmuligheten for disse trafikantgruppene i samme grad. I utredningen er det vurdert av bruforbindelser vil gi en vesentlig bedre reiseopplevelse, en synlig struktur i transportsystemet og vil være mer attraktiv å bruke for unge og eldre enn en tunnel. I tillegg vil en bru gi mindre høydeforskjell for gående og syklende enn en tunnel vi gi. For gående og syklende vurderes derfor bru som bedre enn tunnel.

For gående og syklende vil alternativene i korridor 2 være vesentlig gunstigere enn korridor 1 for arbeidstakere bosatt i vestre del av Tønsberg sentrum (for de som arbeider på Nøtterøy eller omvendt). Muligheten for å gå og sykle vil være særlig viktig dersom den fremtidige Tønsberg stasjon lokaliseres i nærheten av Korten.

For biltrafikken vil forskjellen mellom alternativene være marginale. Korridor 2 gir noe lengre reisevei sydover mot Sandefjord, men tidsforskjellen mellom korridor 1 og 2 vurderes som marginal. I forhold til dagens situasjon til reisetiden både nord-, syd og vestover bli redusert, og forutsigbarheten for de reisende vil bli større.

For bedriftene på fastlandet vil en ny forbindelse i korridor 2 gi liten effekt for tilgangen på arbeidskraft. Årsaken er at reisetiden bare blir marginalt mindre, og det ikke er vesentlig flere arbeidstakere som kommer innenfor pendlingsavstand til de større næringsområdene i regionen.

For bedriftene på Nøtterøy og Tjøme vil forbedringen har liten betydning da det allerede er en stor andel arbeidstakere som pendler ut av kommunen. Behovet for å utvide arbeidsmarkedsregionen vurderes derfor som lite for eksisterende bedrifter på Nøtterøy.

Tema	Virkning
Tilgang til et større arbeidsmarked	+ / ++

### Eksisterende næringsliv

Virkningen for eksisterende næringsliv vil være avhengig av både det konkrete arealbeslaget som tiltaket forårsaker, og mulighetene en bedre tilknytning til hovedvegsystemet gir. Virkningen av arealbeslaget vil være negativt for eksisterende virksomheter. Den negative effekten kan bli til dels betydelig for virksomheten på Kaldnes, og for enkelte virksomheter på Korten.

Samtidig vil en forbindelse i korridor 2, særlig en bruforbindelse, gi en vesentlig tettere integrering mellom nordre del av Nøtterøy og Tønsberg sentrums vestre deler. Dette vil være særlig betydningsfullt hvis en fremtidig stasjon legges nær Korten, selv om en bruløsning da ikke er aktuelt. Med en bruløsning vil nordre del av Nøtterøy og Tønsberg sentrum bli funksjonelt knyttet sammen langt sterkere enn i dag. I en slik situasjon er det sannsynlig at arealene på Kaldnes i et litt lengre tidsperspektiv blir omdannet til blandet sentrumsformål. For Tønsberg vil dette være positivt, mens det for Teie vil være en utfordring for fremtidig utvikling mot et mer levende knutepunkt med handel og servicetilbud. For øvrige bedrifter på Nøtterøy og Tjøme kan et sterkere Tønsberg by bety økende konkurranse om arbeidskraften.

I regional sammenheng til en forbindelse med et større bysentrum bli et viktigere målpoint både for arbeidstakere og handlende. Dette vil neppe konkurrere vesentlig med eksisterende lokalsentra (med unntak av Teie), men vil styrke regionens attraksjonskraft. Det kan skape økt konkurranse for næringslivet utenfor Tønsbergregionen om arbeidstakere.

Tema	Virkning
Eksisterende næringsliv Tønsberg	+ / ++
Eksisterende næringsliv Nøtterøy/Tjøme	0 / -
Eksisterende næringsliv utenfor Tønsbergregionen	0 / -

### Strukturelle endringer innen næringsliv og handel

En forbindelse i korridor 2 vil styrke attraktiviteten til arealene på Korten og Kaldnes, særlig dersom forbindelsen bygges som en bruløsning. Dersom det i tillegg lokaliseres en fremtidig jernbanestasjon i nærheten av Korten vil det kunne medføre vesentlige endringer i forhold til dagens arealbruk og arealtetthet både på Korten og Kaldnes. Disse områdene vil på lengre sikt sannsynligvis utvikles som en del av Tønsberg sentrum med blandet arealbruk. Dette vil være i tråd med overordna mål om fortetting og mer effektiv arealutnyttelse. For Teie kan forbindelsen medføre en svekket posisjon i forhold til handel. Samlet sett for regionen vurderes virkningene som positive.

Tema	Virkning
Strukturelle endringer innen næringsliv og handel	+ / ++

### Endret arealbruk, herunder lokalt utbyggingsmønster

Et alternativ i korridor 2 vurderes å ha et vesentlig potensiale for endring av dagens arealbruk på Korten og Kaldnes. Utvidelse av eksisterende næringsområder vurderes som begrenset, men tiltaket vil med høy sannsynlighet føre til mer intensiv arealbruk og endring fra monofunksjonelle til multifunksjonelle områder både på Korten og Kaldnes. Effekten vil bli særlig stor dersom det lokaliseres en jernbanestasjon i nærheten av Korten.

Tema	Virkning
Endret arealbruk/utbyggingsmønster	++ / +++

### Kommunikasjonsknutepunkter

Situasjonen knyttet til kommunikasjonsknutepunkter vil være vesentlig forskjellig med og uten en jernbanestasjon i nærhet av Korten. Uten en stasjon vil tiltaket ikke bidra vesentlig til etablering av nye kommunikasjonsknutepunkter. Det er et visst potensiale knyttet til forbindelsen mellom Kaldnes og Korten, særlig med en bruløsning, men målpunktene i byområdet vil legge mer til rette for bruk av eksisterende kanalbru og gang/sykelbru.

Dersom den fremtidige jernbanestasjonen lokaliseres i nærheten av Korten vil forbindelsen bli en viktig lenke både for gående, syklende og kollektivreisende med buss til og fra Nøtterøy og Kaldnes. Ved en lokalisering av en stasjon i Kortenområdet vil en bruløsning ikke være aktuell.

Tema	Virkning
Kommunikasjonsknutepunkter uten stasjon v/Korten	0 / +
Kommunikasjonsknutepunkter med stasjon v/Korten	+++

### Attraktivitet i sentrumsområdene

For Tønsberg by vil endringen i attraktivitet være avhengig av en fremtidig løsning bygges som bru eller tunnel. En tunnel vurderes å gi vesentlig mindre attraktivitet og integrering av vestre del av sentrum, bykjernen og Kaldnes enn en bruløsning. Begge løsningene vurderes å ha en positiv effekt.

Korridoren vurderes ikke å være vesentlig forskjellig fra korridor 1 for attraktiviteten til Teie.

Tema	Virkning
Attraktivitet sentrumsområdet Tønsberg m/bru	++
Attraktivitet sentrumsområdet Tønsberg m/tunnel	+
Attraktivitet sentrumsområdet Teie	0

#### Folkehelse – virkning av økt andel gåing og sykling

Effekten for gående og syklende vurderes å være vesentlig forskjellig for en tunnel og en bruløsning. En bruløsning vurderes å gi bedre forhold for gående og syklende, og en arealbruk rettet mer mot miljøvennlig transport enn en tunnelloøsning vil gi. Begge løsningene vurderes som positive for folkehelsen.

Tema	Virkning
Folkehelse – virkning av økt andel gåing og sykling m/bru	++
Folkehelse – virkning av økt andel gåing og sykling m/tunnel	+

## 8 SAMLET VURDERING

Den samlede vurderingen av lokale og regionale virkninger er gjort for de to korridorene. Forskjellen mellom alternativene, med unntak av bru eller tunnel i korridor 2, vurderes som så små at det ikke influerer på den samlede vurderingen av alternativenes virkninger.

Den samlede vurderingen av virkninger for korridor 2 vil være avhengig av hvor en fremtidig jernbanestasjon lokaliseres. Dersom den lokaliseres i nærheten av Korten, og det bygges en bruforbindelse over til Kaldnes, er vurderingen at nordre del av Nøtterøy og Tønsberg sentrum vil bli vesentlig bedre integrert funksjonelt enn tilfellet er i dag fordi en bruforbindelse er vurdert å gi en vesentlig bedre reiseopplevelse, en synlig struktur i transportsystemet og vil være mer attraktiv å bruke for unge og eldre enn en tunnel. I tillegg vil en bru gi mindre høydeforskjell for gående og syklende enn en tunnel vil gi.

Det vil gi andre premisser for eksisterende og fremtidig arealbruk. En slik situasjon vil også ha betydning for Tønsbergs regionale betydning som regionalt senter.

Tema	Virkninger korridor 1	Virkninger korridor 2
Tilgang til et større arbeidsmarked	0/+	+ / ++
Eksisterende næringsliv Tønsberg	0	+ / ++
Eksisterende næringsliv Nøtterøy/Tjøme	+	0 / -
Eksisterende næringsliv utenfor Tønsberg-regionen	0/+	0 / -
Strukturelle endringer innen næringsliv og handel	+	+ / ++
Endret arealbruk/utbyggingsmønster	+	++ / +++
Kommunikasjonsknutepunkter uten stasjon v/Korten	0 / -	0 / +
Kommunikasjonsknutepunkter med stasjon v/Korten	0 / -	+++
Attraktivitet sentrumsområdet Tønsberg m/bru	0/+	++
Attraktivitet sentrumsområdet Tønsberg m/tunnel	0/+	+
Attraktivitet sentrumsområdet Teie	0 / -	0
Folkehelse – virkning av økt andel gåing og sykling m/bru	+	++
Folkehelse – virkning av økt andel gåing og sykling m/tunnel	+	+
Samlet vurdering lokale og regionale virkninger	0/+	++

Tabell 3: Oppsummering alle alternativene.

Alternativene i korridor 2 vurderes som vesentlig mer positive for den lokale og regionale utviklingen enn alternativene i korridor 1. Det gjelder både alternativet med bru og med tunnel. Samlet sett vurderes en bruløsning i korridor 2 som den beste løsningen for lokale og regionale virkninger.

Alternativ	Oppsummering	Konsekvens	Rangering
0	Alternativ 0 er dagens situasjon videreført med vedtatte arealplaner. 0-alternativet er referansen for vurdering av virkninger for de andre alternativene.	0	-
Korridor 1	Det er ikke skilt mellom alternativene i korridor 1. Virkningene vurderes som så like at alle alternativene kan behandles under ett. Alle alternativene gir moderat effekt på eksisterende arealbruk og liten effekt på ny arealbruk, primært på grunn av de høye arealverdiene knyttet til dagens bruk.	0/+	3
Korridor 2 m/tunnel	Korridor 2 med tunnel gir en positiv effekt på eksisterende arealbruk og få negative virkninger på fremtidige arealkonflikter. Tunnel gir mulighet for gående og	+ / ++	2

	syklende, men effekten vurderes som begrenset.		
Korridor 2 m/bru	Korridor 2 med bru gir en positiv effekt på eksisterende arealbruk og få negative virkninger på fremtidige arealkonflikter. Bru gir mulighet for gående og syklende, og vil binde nordre del av Nøtterøy og Tønsberg by tettere sammen. Effekten blir særlig sterk dersom en fremtidig stasjon lokaliseres i nærheten av Korten-området.	++	1

Tabell 4: Oppsummering og rangering for <fagtema> for alle alternativene Bruk farger som i tabell 6-4, s. 131

Alternativet med bru i korridor 2 vurderes som det beste for lokale og regionale virkninger. Selv om dette alternativet vil kunne få vesentlige virkninger for næringsarealene på den vestre delen av Kaldnes, vil det binde sammen nordre del av Nøtterøy og Tønsberg by, og vil på sikt kunne gi en endret arealbruk. På sikt vil vestre del av Kaldnes og Korten bli tettere integrert med Tønsberg sentrum. En jernbanestasjon i nærheten av Korten vil forsterke en slik utvikling.

Den nest beste alternativet vil være en forbindelse med tunnel i korridor 2. Integreringen av nordre del av Nøtterøy vurderes som mindre sterk i dette alternativet, men vesentlig sterkere enn alternativene i korridor 1.

Alternativene i korridor 1 vurderes om de minst gunstige i forhold til lokal og regional utvikling. Det er få tilgjengelige arealer som kan utvikles, og det er sterke restriksjoner på arealer som kunne være aktuelle å utvikle langs traséene i korridor 1. Integreringen av Vear og nordre del av Nøtterøy med Tønsberg by vurderes også som mindre gunstig for disse alternativene, med unntak av muligheten for å sykle fra Vear til Tønsberg sentrum.

## 8.1 Oppfølging av planprogrammet

Planprogrammet er ikke presist i forhold til hvilke temaer som skal utredes for lokale og regionale virkninger. Hvilke temaer som skulle utredes ble avklart med prosjektgruppa. Notatet til prosjektgruppa er gjengitt i vedlegget.

## 8.2 Usikkerhet

De faktiske virkningene av tiltaket vil være avhengig av fremtidig arealbruk lokalt og regionalt. Dersom dagens arealplaner endres vesentlig, slik at nye arealer kan tase i bruk til næringsvirksomhet, vil det påvirke hvilke virkninger tiltaket får. Basert på dagens føringer for arealbruken gitt gjennom statlige planretningslinjer, de regionale planene og kommuneplanene vil det være få direkte lokale og regionale virkninger av tiltaket i form av endret arealbruk på områder som i dag ikke er bebygget. I de allerede bebygde områdene vil endringene kunne bli vesentlige, men det vil være avhengig av den regionale og kommunale arealpolitikken.

## 8.3 Oppsummering av konsekvenser av anleggsperioden

På Kaldnes og Korten vil anleggsperioden for tiltaket ha vesentlige virkninger for dagens og fremtidig arealbruk. Videre planlegging og byggevirksomhet vil måtte stilles i bero inntil endelig arealbruk og utforming av tiltaket er vedtatt. Anleggsperioden kan også få vesentlige virkninger for eksisterende virksomheter dersom anleggsperioden legger beslag på arealer eller endrer tilgjengeligheten til virksomheten vesentlig for ansatte, varer eller kunder.

## **8.4 Avbøtende tiltak**

Eventuelle avbøtende tiltak som følge av endringer i arealbruken, eller endre utnyttelse av eksisterende virksomhet, vil bli vurdert i de regionale og kommunale planprosessene. Det vil være vanskelig å utpeke konkrete avbøtende tiltak før forslag om arealbruk og utnyttelse foreligger.

Nærføringen til eksisterende og fremtidig bebyggelse vil medføre behov for støyskjerming og andre tiltak for å tilfredsstille kravene i lov og forskrift. Kravene vil endre seg over tid, og det vil være uhensiktsmessig å gi konkrete anbefalinger før forslag om arealbruk og utnyttelse foreligger.

## **8.5 Kompenserende tiltak**

Som for de avbøtende tiltakene bør eventuelle kompenserende tiltak avklares når forslag om endret arealbruk eller utnyttelse foreligger.

## 9 KILDER

Nøtterøy kommune: Kommuneplanens arealdel for Nøtterøy kommune 2015-2027. Vedtatt i Kommunestyret 17.06.2015.

Statlige planretningslinjer for samordnet areal, transport og boligplanlegging. Fastsatt ved kgl. res. av 26.09 2014, jf. plan- og bygningsloven av 27. juni 2008, § 6-2.

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen. Fastsatt ved kgl.res. av 25. mars 2011, jfr. plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 § 6-2

Stokke kommune (slått sammen med Sandefjord fra 1.1.2017): Kommuneplanens arealdel Stokke kommune 2016 – 2025. Vedtatt av kommunestyret 02.11.2015 i sak 115/15

TØI (2010): Samferdsel og regional utvikling. Bistand til Nasjonal transportplan 2014-2023: Arbeidsgruppe for regional utvikling. TØI-rapport 1106/2010.

Tønsberg kommune: Kommuneplanens arealdel for Tønsberg kommune 2014 – 2026. Vedtatt i 2013, sak 014/13.

Tønsberg kommune: Kommunedelplan for Tønsberg sentrum – Byplan 2014 - 2026. Vedtatt av bystyret 07.09.2015, sak nr. 098/15 og 03.02.2016, sak nr. 007/16.

Tønsberg og Nøtterøy kommune (2016): Fastsatt planprogram: Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme. Interkommunal kommunedelplan med konsekvensutredning. April 2016

Vestfold fylkeskommune: Regional plan for handel og sentrumsutvikling. Vedtatt av Fylkestinget 20. oktober 2009.

Vestfold fylkeskommune: Regional plan for bærekraftig arealbruk. Vedtatt i fylkestinget 25. April 2013 (sak 22/13).

Vestfold fylkeskommune: Interregional plan for intermodal transport. Planen omfatter Vestfold og Telemark fylker, vedtatt i juni 2015.

Statens vegvesen (2015): Konsekvensanalyser. Håndbok V712.

Vestfold fylkeskommune (2009): Regional plan for handel og sentrumsutvikling i Vestfold . Vedtatt av Fylkestinget 20. oktober 2009

## 10 Vedlegg: Beslutningsrelevante tema

Planprogrammet for kommunedelplanen for ny fastlandsforbindelse mellom Nøtterøy og Tønsberg som ble fastsatt i april 2016 har følgende formulering om utredningen av lokale og regionale virkninger:

### 6.4 Lokale og regionale virkninger

Lokale og regionale virkninger handler om å synliggjøre hvordan endringer i tilgjengelighet eller forutsetninger for å utnytte arealer, kan gi nye muligheter eller begrensninger for befolkning og næringsliv lokalt og/eller regionalt.

Virkningene av et samferdselstiltak kan være kumulative, dvs. at endringer påvirker hverandre på en dynamisk måte med samferdselstiltaket som en utløsende faktor for «endringsspiralen».

Temaet omfatter både byutvikling og regional utvikling. Byutvikling vil si virkningene tiltaket vil ha for sentrumsutvikling i Tønsberg og på Teie med tanke på blant annet attraktivitet, tilgjengelighet og utvikling av sentrumstilbud. Regional utvikling vil si virkningene tiltaket vil ha på blant annet utbyggingsmønster og næringsutvikling i regionen.

Det skal kun foretas utredninger av lokale og regionale virkninger som har beslutningsrelevans. En viktig faktor for å begrense utredningene er å definere et interesseområde, dvs. å begrense analyseområdet til de områdene som beslutningstakerne er opptatt av. Analyseområdet for de lokale virkningene bør som et minimum omfatte byområdet Tønsberg og Nøtterøy. Analyseområdet for de regionale virkningene omfatter et større område, og vil defineres av grensene for det felles bolig- og arbeidsmarkedet rundt Tønsberg. Grensene er overlappende, men kan ta utgangspunkt i at Tønsberg-regionen omfatter Tjøme, Nøtterøy, Tønsberg og Horten, samt deler av kommunene Stokke, Andebu og Re.

Det er nødvendig å i det videre arbeidet nærmere vurdere hvilke tema som er aktuelle og hvilke spørsmål som er viktige for beslutningstakerne å få belyst. Mulige temaer:

- Tilgang til et større arbeidsmarked.
- Tilgang til nye handels- og fritidsmønster
- Eksisterende næringsliv
- Strukturelle endringer innen næringsliv og handel
- Bærekraftig utvikling mht. arealbruk og strukturelle endringer
- Endret arealbruk, herunder lokalt utbyggingsmønster
- Kommunikasjonsknutepunkter
- Regiondannelse og senterstruktur
- Turisme
- Langsiktige konsekvenser for miljø og arealbruk
- Attraktivitet i sentrumsområdene
- Folkehelse – virkning av økt andel gåing og sykling

Spørsmål som søkes besvart er: Hvordan og i hvilken grad bidrar ny fastlandsforbindelse til endring for de aktuelle temaene?



## 10.1 Føringer for utredningen

Statens vegvesens håndbok V 712 *Konsekvensanalyser* legges til grunn for arbeidet med utredningen. I håndboken er undertema under lokale og regionale virkninger omtalt.

Investeringer i transportinfrastruktur påvirker lokal og regional utvikling i hovedsak gjennom å endre forutsetningene for transport- og trafikkmønster. Endringer i transport- og trafikkmønsteret er derfor utgangspunktet for analyse av lokal og regional utvikling. Et sentralt poeng er at dette i stor grad vil være kumulative virkninger, dvs. at endringene påvirker hverandre på en dynamisk måte.

Håndbok V712 inneholder en oversikt over aktuelle temaer som må vurderes innenfor temaet lokale og regionale virkninger. En mer fullstendig oversikt er gitt i vedlegget bakerst i notatet. Følgende faktorer skal etter Håndbok V712 vurderes:

Arbeidsmarked:

- Vil tiltaket innebære endringer i type og antall tilgjengelige arbeidsplasser for arbeidstakerne i regionen (nye betingelser for arbeidsreiser)?
- Vil tiltaket endre det geografiske rekrutteringsområdet for arbeidskraft for private bedrifter og offentlige virksomheter i regionen eller i naboregionen/pressområdet?

Private og offentlige virksomheter:

- Vil tiltaket effektivisere virksomhetenes transport (varetransport til og fra bedriftene, bedriftenes tjenestereiser, bedriftenes tilgang til service)?
- Vil tiltaket bidra til en mer effektiv struktur? (lokalisering av lager, sammenslåing av logistikkfunksjoner for eksisterende virksomheter, sammenslåing av enheter?)
- Vil tiltaket innebære endrede markedsmuligheter for private virksomheter?
- Vil tiltaket innebære endret tilgjengelighet til offentlige virksomheter for kunder eller brukere?
- Vil tiltaket gi endrede muligheter for turisme eller reiseliv?

Endret struktur på fritids- og handlemønstre for befolkningen:

- Vil tiltaket bidra til at befolkningen foretar innkjøp på andre steder? («handelslekkasje» til andre regioner, endring innen regionen)
- Vil tiltaket bidra til at befolkningen får endret tilgjengelighet til fritidstilbud?

Kommunikasjonsknutepunkter:

- Vil tiltaket innebære etablering av nye kommunikasjonsknutepunkter?

Endret transport- og arealbruk som konsekvens av tiltaket:

- Vil tiltaket føre til endret lokalisering/ etterspørsel etter etablering av private virksomheter?
- Vil tiltaket føre til endret lokalisering av offentlige virksomheter?
- Vil tiltaket føre til endret lokalisering av / etterspørsel etter boliger / bosetting?
- Vil tiltaket føre til endret etterspørsel etter hytter / fritidsboliger?

Regiondannelse og senterstruktur:

- Vil tiltaket innebære en utvidelse av den funksjonelle regionen?
- Vil tiltaket knytte lokalsamfunn, lokale områder eller kommunedeler tettere sammen?
- Vil tiltaket kunne bidra til etablering av nye sentra eller endring av senterutforming?

#### Tilgang til et større arbeidsmarked

- I hvilken grad vil tiltaket bidra til at arbeidstakerne i berørte regioner eller lokalsamfunn får endret tilgang til arbeidsplasskonsentrasjoner?
- I hvilken grad vil tiltaket bidra til at private og offentlige virksomheter får et endret område å rekruttere arbeidstakerne fra?

#### Tilgang til nye handels- og fritidsmønstre

- Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket bidra til at befolkningen foretar innkjøp eller benytter seg av tjenestetilbud på andre steder enn før?
- Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket bidra til at befolkningen endrer bruken av fritidstilbud?

#### Eksisterende næringsliv

- Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket påvirke det eksisterende næringslivet og private og offentlige virksomheter i interesseområdet?
- Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket bidra til at lokale/regionale virksomheter får lettere tilgang til nye markeder?

#### Strukturelle endringer innen næringsliv og handel

- Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket bidra til å skape flere og nye virksomheter og arbeidsplasser?
- Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket bidra til hvor disse eventuelt vil komme?

#### Endret arealbruk, herunder lokalt utbyggingsmønstre

- Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket bidra til å påvirke lokalt utbyggingsmønstre og lokalisering av lokale nærings- og boligområder?
- Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket påvirke nærliggende arealers bruksmuligheter og utviklingspotensial, endret egnethet til tiltenkte formål, endret kvalitet, endret adkomstmulighet?
- Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket forskyve sentrumsfunksjoner
- Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket føre til press på arealer der utbygging anses å være uheldig?
- Hva betyr det fysiske arealbeslaget som selve vegprosjektet med tilbehør tar? Kunne dette vært brukt til andre formål?

#### Kommunikasjonsknutepunkter

- Hvordan tiltaket vil kunne bidra til etablering eller endring av transportmessige strukturelementer?
- Vil tiltaket legge til rette for økt bruk av kollektivtrafikk, sykkel og gange?
- Legger tiltaket til rette for etablering eller endret lokalisering av eksisterende godsterminaler?

#### Regiondannelse og senterstruktur

- Hvordan og i hvilken grad vil samferdselstiltaket innebære en utvidelse av den funksjonelle regionen?
- Hvordan og i hvilken grad vil samferdselstiltaket bidra til å styrke eksisterende tettsteder eller bydelsentra? Hvordan og på hvilken måte vil dette i så fall kunne skje?

#### Turisme

- Vil tiltaket gi endringer som påvirker kvaliteter eller tilgjengelighet som har betydning for områdets attraktivitet som turistmål?

#### Langsiktige konsekvenser for miljø og arealbruk

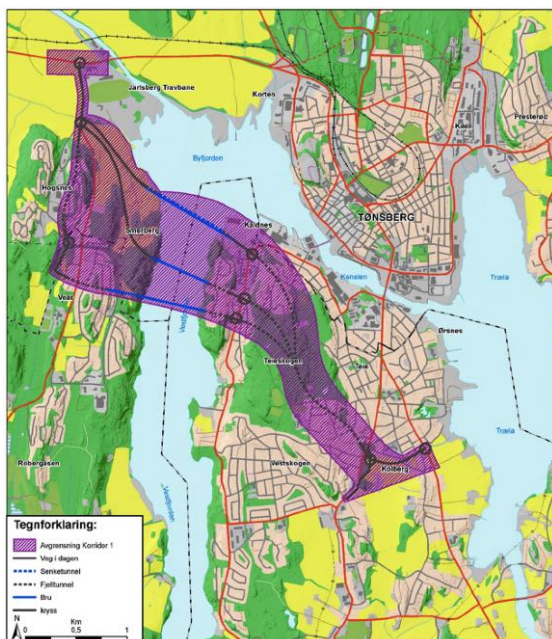
- Kan tiltaket føre til arealbruk som påfører framtidige tilleggs-virkninger for miljøtemaene?

Disse punktene må vurderes for å velge ut de temaene som er beslutningsrelevante, dvs. Der hvor det er forskjell mellom alternativene i planprogrammet.

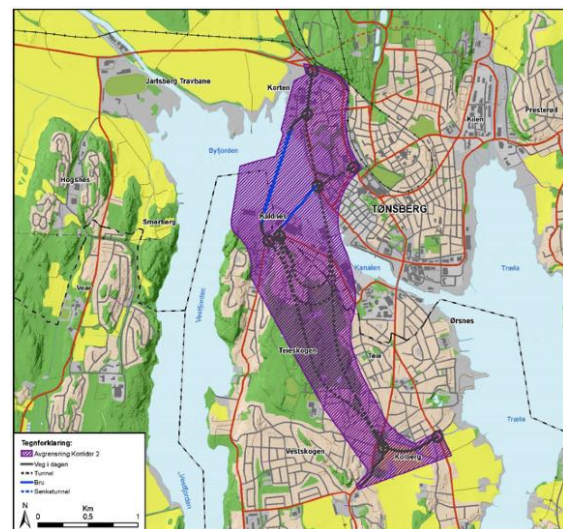
## 10.2 Kriterier for beslutningsrelevans

Beslutningsrelevante tema må kunne skille mellom alternativene som er fastsatt at skal utredes. Det er derfor ikke relevant å drøfte forskjellen mellom korridorene i planprogrammet.

For de fleste av temaene drøftet tidligere i notatet er det marginale forskjeller mellom både korridorene og alternativene, og temaet er da ikke beslutningsrelevant som grunnlag for anbefaling av alternativ. Teamet kan allikevel være relevant å utrede dersom det gir grunnlag for vurdering av mulige avbøtende eller kompensierende tiltak. Dersom det er relevant kan det drøftes for alle alternativene samlet.



Alternativer I korridor 1 - Kolberg-Kaldnes-Hogsnes/Jarlsberg



Alternativer I korridor 2 – Kolberg-Kaldnes-Korten

Det er et relativt lite utvalg av temaer som vil være beslutningsrelevante i forhold til å skille mellom alternativene.

Følgende endringer kan oppstå som følge av en ny fastlandsforbindelse:

- Bedret tilgjengelighet til eksisterende bedrifter for ansatte og kunder i form av kortere reisetid og/eller bedre forutsigbarhet (mindre kø og mulighet for alternativ rute ved uforutsette hendelser).
- Mer effektiv betjening av varelevering og leveranser for bedrifter, tjenestereiser (for offentlige virksomheter) eller bedret tilgang på service for bedrifter og offentlige virksomheter.
- Mulighet for etablering av nye byggeområder for boliger, næring, offentlige formål, fritidsformål eller andre bygge- eller anleggsformål som følge av etablering av nytt vegsystem
- Bedret tilgang til områder eller arealer for rekreasjon og friluftsliv
- Kortere vei for gående og syklende, men potensiale for overføring av reiser fra bil til gange/sykkel, eller nye reiser (primært knyttet til rekreasjon og fritid).

- Utvidelse av bolig- og arbeidsmarkedet i regionen – geografisk, eller større andel som kan tenke seg å pendle som følge av kortere reisevei, mindre tidsbruk eller større forutsigbarhet.
- Bedret struktur i det overordnede transportsystemet med mulighet for nye kollektivlinjer, bedre lokalisering av kollektivknutepunkter, lager, sammenslåing av logistikkfunksjoner for eksisterende virksomheter, sammenslåing av enheter etc.
- På virkning av arealer med betydning for turisme og reiseliv lokalt eller regionalt.
- Mulighet eller fare for etablering av nye sentra eller endring av senterutforming.
- Påvirkning på nærliggende arealers bruksmuligheter og utviklingspotensial.

Potensialet for endringer er vurdert i forhold til de enkelte temaene som skal vurderes i planprogrammet (se neste kapittel).

### 10.3 Vurdering av temaene ift. beslutningsrelevans

Her vurderes de temaene som skal vurderes utredet i planprogrammet i forhold til beslutningsrelevans.

#### 10.3.1 Tilgang til et større arbeidsmarked.

Tilgangen til et større arbeidsmarked vil være avhengig av transportform. For biltrafikken vil forskjellen mellom alternativene være marginale. For gående og syklende vil alternativene i korridor 2 være vesentlig gunstigere enn korridor 1 for arbeidstakere bosatt i vestre del av Tønsberg sentrum (for de som arbeider på Nøtterøy eller omvendt). For reiser mellom Vear og Nøtterøy vil korridor 1 gi kortest reisevei.

**Konklusjon:** Temaet har beslutningsrelevans.

#### 10.3.2 Tilgang til nye handels- og fritidsmønster

Innenfor eksisterende struktur vil alternativene ikke gi bedret tilgang av betydning til eksisterende definerte sentrums- og handelsområder for biltrafikken fordi eksisterende forbindelse over Kanalbrua fortsatt vil være korteste vei mellom Nøtterøy og Tønsberg sentrum. Alternativene vil heller ikke være vesensforskjellig i forhold til å betjene eksisterende eller en utvidelse av aktiviteten rundt Jarlsberg travbane for biltrafikken.

For gående og syklende vil alternativene i korridor 1 gi lettere tilgang til/fra Vear og Nøtterøy, eventuelt videre til Tjøme. Potensialet for gående og syklende mellom Vear og Nøtterøy/Tjøme vurderes som begrenset, og ikke relevant for å skille alternativene fra hverandre.

Befolkningen på nordvestre del av Nøtterøy vil få lettere tilgang til Tønsberg sentrum, men forskjellen fra i dag – hvor gang/sykelbrua over kanalen og kanalbrua benyttes, vurderes som marginal.

**Konklusjon:** Temaet har ikke beslutningsrelevans.

#### 10.3.3 Eksisterende næringsliv

Endret tilgjengelighet for eksisterende næringsliv vil også være avhengig av hvilke transportformer som vurderes. For biltrafikken vil alternativene i korridor 2 føre til en tettere integrering av Tønsberg sentrum og Nøtterøy med større tilbud og konkurranse både for kjørende, gående og syklende. .

Alternativene i korridor 1 vil ikke gi vesentlige virkninger for eksisterende publikumsrettet næringsliv, men kan ha en viss betydning for redusert reisevei nordfra for bedrifter på vestsiden av Nøtterøy.

**Konklusjon:** Temaet har beslutningsrelevans.

#### 10.3.4 Strukturelle endringer innen næringsliv og handel

Teamet har overlapp med forrige punkt. Det antas at dette punktet skal dekke mer langsiktige endringer, dvs. følgeeffekter for arealbruk, av alternativene.

De langsiktige virkningene vil være avhengig av videre arealutvikling, og hva kommunene legger til rette for. I kryssområdene og nærliggende områder er det få arealer som kan transformeres til byggeområder uten store konflikter med dyrka mark, verdifulle naturområder eller boligbebyggelse.

Innenfor eksisterende arealer er det et potensiale for endringer i sammensetning av næringer og handel som følge av alternativene, primært knyttet til Korten, Jarlsberg travbane og nordre del av Nøtterøy. De eksisterende føringene fra regionalt hold, og kommuneplanene i de to berørte kommunene, tilrettelegger imidlertid ikke for vesentlige endringer i strukturen for næringslivet og handel. Potensialet for endringer vurderes som begrenset, men ulikt for alternativene.

**Konklusjon:** Temaet har beslutningsrelevans.

#### 10.3.5 Bærekraftig utvikling mht. arealbruk og strukturelle endringer

Dette temaet dekkes av de to foregående punktene.

**Konklusjon:** Temaet har ikke beslutningsrelevans.

#### 10.3.6 Endret arealbruk, herunder lokalt utbyggingsmønster

Mulige endringer i arealbruk er knyttet til endret tilgjengelighet og potensialet for endring av arealbruk og eksisterende bebyggelse og anlegg. Det forskjeller knyttet til alternativene for disse temaene.

**Konklusjon:** Temaet har beslutningsrelevans.

#### 10.3.7 Kommunikasjonsknutepunkter

Kommunikasjonsknutepunkter defineres her som steder i transportsystemet hvor flere trafikkformer overlapper, og hvor det er potensiale eller mulighet for overgang mellom transportformer, særlig mellom gange/sykkel og kollektivtrafikken.

Det er potensiale for vesentlige endringer i bestående struktur knyttet til kommunikasjonsknutepunkter dersom det etableres en ny jernbanestasjon i Eckersbergsgate/olav Trygvasons gate.

**Konklusjon:** Temaet har beslutningsrelevans.

#### 10.3.8 Regiondannelse og senterstruktur

Forskjellen i reisetid for biltrafikken og regional kollektivtransport er for liten mellom alternativene til at de vil få vesentlig forskjellige virkninger for den regionale utviklingen eller senterstrukturen i Tønsberg-området. Potensialet for endringer knyttet til ny jernbanestasjon vurderes under temaet "kommunikasjonsknutepunkter".

**Konklusjon:** Temaet har ikke beslutningsrelevans.

### 10.3.9 Turisme

Mulige konsekvenser knyttet til turisme vil være påvirkning av by- og naturlandskapet, og endringer i tilgjengelighet for tilreisende. Endringer i landskapet vurderes i de ikke-prissatte virkningene, og anbefales utelatt her for å unngå dobbelt-telling.

Tilreisende fra andre regioner vil i hovedsak komme med bil. Forskjellen mellom alternativene er ikke vesentlige for reisende som kommer via E18 og som skal til Nøtterøy eller Tjøme.

**Konklusjon:** Temaet har ikke beslutningsrelevans.

### 10.3.10 Langsiktige konsekvenser for miljø og arealbruk

De langsiktige virkningene av alternativene vil være knytte til endringer i arealbruk og lokalt utbyggingsmønster (se over). Dette er sekundærvirkninger som vil være avhengig av kommunens planer og strategier, andre offentlige myndigheters planer og føringer for arealbruken, og private grunneiere og eiendomsutviklers planer og prosjekter.

Ut over forhold som allerede er foreslått utredet vurderes øvrige virkninger som relativt like mellom alternativene, og med en usikkerhet som vil gjøre det vanskelig å foreta en rangering mellom alternativene.

**Konklusjon:** Temaet har ikke beslutningsrelevans.

### 10.3.11 Attraktivitet i sentrumsområdene

Attraktiviteten i sentrumsområdene vil være avhengig av flere faktorer, hvor tilgjengeligheten for gående, syklende, kollektivtrafikken og bil vil være en av flere faktorer.

Alternativene i de to korridorene er forskjellige i forhold til hvordan de betjener Tønsberg sentrum og Teie.

**Konklusjon:** Temaet har beslutningsrelevans.

### 10.3.12 Folkehelse – virkning av økt andel gåing og sykling

Virkningen av økt andel gange og sykling vil være avhengig av hvor store endringene blir for disse trafikantgruppene. Dersom det etableres en stasjon i Eckersbergsgate/Olav Trygvasonsgate vil endringene bli vesentlige mellom alternativene i korridor 1 og 2.

Potensialet for økt antall gående og syklende er større i korridor 2 enn i korridor 1.

**Konklusjon:** Temaet har beslutningsrelevans.

## 10.4 Rangering og anbefaling

Følgende tema anbefales videreført i en utredning av de lokale og regionale virkningene av en ny fastlandsforbindelse mellom Nøtterøy og Tjønsberg:

1. Tilgang til et større arbeidsmarked.
2. Eksisterende næringsliv
3. Strukturelle endringer innen næringsliv og handel
4. Endret arealbruk, herunder lokalt utbyggingsmønster
5. Kommunikasjonsknutepunkter
6. Attraktivitet i sentrumsområdene

7. Folkehelse – virkning av økt andel gåing og sykling