

Oppfølging av Intensjonsavtale om Bypakke Tønsberg-regionen

28. desember 2018 ble Intensjonsavtale om Bypakke Tønsberg-regionen underskrevet av partene i bypakken. Intensjonsavtalen er siden behandlet og vedtatt i Færder kommune (9. januar), fylkestinget (21. januar) og fellesnemnda Vestfold – Telemark (29. januar), og Tønsberg bystyre (6. februar).

Intensjonsavtalen innebærer at kommunene aksepterer alternativ 11 500 med bro fra Ramberg til Smørberg som ny fastlandsforbindelse da det ikke er mulig å komme til enighet om senketunnel, og angir hvilke forutsetninger, fordelt på 8 punkter, partene er enige om knyttet til valg av alternativ 11 500. Dette notatet omhandler forslag til hvordan punktene i avtalen skal følges opp.

Avtalens punkt 1

Avtalen første punkt omtaler finansiering og trafikkreduserende tiltak:

Vestfold fylkeskommune investerer over en tidsperiode på 15 år med 35 millioner kroner pr år, fra bompengeproposisjonens vedtak i Stortinget. Vestfold fylkeskommunes investeringsbidrag er fordelt mellom Bypakke Tønsberg-regionen (heretter kalt «bypakken») og investering i egne fylkesveier i Tønsberg by.

Investeringene fordeles slik:

- *Vestfold fylkeskommune bidrar til finansiering av bypakken med et investeringsbidrag på 300 millioner kroner (15 år x 20 millioner kroner)*
- *Vestfold fylkeskommune bidrar med inntil 15 millioner kroner pr år i 15 år til finansiering av tiltak på fylkesveiene for å redusere økt trafikkbelastning i Tønsberg by ved bygging av alternativ 11 500 (med bro fra Ramberg til Smørberg) og innføring av bypakkens gatebruksplan. Det skal gjennomføres en utredning av mulige trafikkreduserende tiltak. Disse tiltakene skal kostnadsberegnes, og effekt på trafikken skal analyseres. Tiltak med god effekt som ikke lar seg finansiere gjennom*



de 15 millioner kronene over 15 år fra Vestfold fylkeskommune, skal inn i bypakken og bompengefinansieres. Øvrige trafikkreduserende tiltak utformes etter erfart trafikk.

Tiltak som skal vurderes er:

- *Tiltak for å kanalisere trafikken fra Færder til Ringveien mot Kilen*
- *Styring av Mammutkrysset slik at Ringveien prioriteres*
- *Kollektivfelt mot Nedre Langgate*
- *Innfartsparkering og shuttlebuss*
- *Omlegging fra Banebakken til Solveien*
- *Tiltak for å hindre «lekkasje» fra fastlandsforbindelsen til lokalveier på Vear (f.eks. fjerne avkjøring/rundkjøring*

Andre tiltak kan vurderes.

Partene er enige om å ikke legge til grunn økt parkeringsavgift eller rushtidsavgift.

Forutsetninger som omhandler finansiering og fylkeskommunalt bidrag vil følges opp i forbindelse med utarbeidelse av bompengeproposisjonen for Bypakke Tønsberg-regionen.

Det utarbeides en egen utredning for trafikkreduserende tiltak parallelt med reguleringsplanarbeidet for ny fastlandsforbindelse. Pågående arbeid med interkommunal kommunedelplan vil også være nyttig i dette arbeidet. Det ligger an til høring og vedtak av gange-, sykkel- og kollektivplanen i 2019.

Når det gjeldet tiltak knyttet til Vear-området er dette nærmere omtalt under punkt 4 om Hogsnesbakken.

Avtalens punkt 2

Ny gangbro mellom Kaldnes og Tønsberg sentrum inngår, og finansieres av bypakken.

Alternativer for ny gang- og sykkelbro mellom Kaldnes og Tønsberg er en del av arbeidet med interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtransport.

Ny bro må følges opp med forprosjekt og reguleringsplan. Ny bro bør også ses i sammenheng med fremtidig arealutvikling (for eksempel ny svømmehall på Kaldnes), og plasseringen av ny jernbanestasjon.

Avtalens punkt 3

Firefelts vei på Semslinna fra Kjellekrysset til E-18 skal være en del av bypakken.

Strekningen må reguleres. Det anbefales at en starter med regulering av ny fastlandsforbindelse og konsentrerer ressursene der da ny fastlandsforbindelse er på kritisk linje for videre prosess mot Stortinget, før en starter opp regulering av Semslinna. Utbygging av strekningen må taktes med de andre prosjektene i pakka.

Avtalens punkt 4

En helhetlig løsning av Hogsnesbakken skal være en del av bypakken

En utbedring i Hogsnesbakken har lenge vært ønsket for at myke trafikanter kan ferdes på en trygg måte, og for å bedre de trafikale forholdene i området. Prosjektet har vært med som en del av bypakken siden 2014, og har vært på agendaen i 40 år. Det foreligger i dag en vedtatt reguleringsplan for en tunnelløsning i Hogsnesbakken, men da alternativ 11 500 etter all sannsynlighet er i konflikt med denne planen, ble det som en del av arbeidet med fastlandsforbindelsen utredet alternative måter å løse Hogsnesbakken på. Endelig løsning/trasevalg bør avklares raskt. Når denne beslutningen er fattet, vil detaljene rundt den endelige løsningen avklares i forbindelse med regulering av ny fastlandsforbindelse.

Avtalens punkt 5

Det gjennomføres avbøtende tiltak for beboere på begge sider av fjorden for mest mulig å begrense ulempene med bro i byggeperioden og etter at broen er bygget.

Det vises til eget notat om avbøtende tiltak.

Avtalens punkt 6

Dersom Vestfold fylkeskommune kommer med i en fremtidig byvekstavtale med statlige midler til dekning av tiltak som er med i denne avtalen, reduseres de fylkeskommunale bidragene tilsvarende

Oppfølging av punktet må ses i sammenheng med en eventuell utvidelse av ordning med byvekstavgifter. Det er sannsynlig at en endring i ordningen først vil komme i forbindelse med NTP 2022–2033 og vil kreve både politisk og administrativt arbeid internt i kommunen, i Vestfoldbyen, i Nettverk for nye byvekstavgifter og mot sentrale myndigheter.

Avtalens punkt 7

I planprogrammet skal det arbeides for å finne kostnadsreducerende tiltak.

Det å finne kostnadsreducerende tiltak vil inngå i prosjektbestillingen for regulering av ny fastlandsforbindelse. Punktet bør videre gjelde samtlige av bypakkens prosjekter, og følges opp gjennom kommende prosjektbestillinger.

Avtalens punkt 8

Kommunenes andel av fylkesveismidler for samme tidsperiode brukes som finansiering av dette låneopptaket. Unntaket er mindre tiltak som for eksempel busslommer, mindre kryssutbedringer, herunder rundkjøringer og trafiksikkerhetstiltak. I nye Tønsberg kommune vil Re-delen fortsatt kunne være med og søke om investeringsmidler på vei, på lik linje med øvrige kommuner.

Dette punktet må følges opp gjennom ordinære fylkeskommunale prosesser.