

| Saksgang | Møtedato | Møte nr. | Sak nr. |
|------------------------------|------------|----------|---------|
| Administrativ styringsgruppe | 13.09.2019 | 4-2019 | 30/19 |
| Overordnet styringsgruppe | 26.09.2019 | 3-2019 | 22/19 |

Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtransport – vedtak om å sende på høring

Sammendrag

Saken omhandler interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtransport. Planen skal angi partenes satsning på gange, sykkel og kollektiv fremover. Planen består av en planbeskrivelse med en rekke tiltak for gange, sykkel og kollektivtransport, nærings- og nyttetransport m.m., samt en handlingsdel hvor det fremgår hvilke tiltak som bør finansieres av Bypakke Tønsberg-regionen. Overordnet styringsgruppe for Bypakke Tønsberg-regionen har gjennom vedtak hos partene fått myndighet til å legge planen ut på høring, og planen anbefales nå lagt ut på høring. Etter høringen vil planen behandles hos partene.

Innstilling

Overordnet styringsgruppe for Bypakke Tønsberg-regionen vedtar følgende:

1. Overordnet styringsgruppe i Bypakke Tønsberg-regionen (OSG) sender forslag til tematisk kommunedelplan for gange- sykkel og kollektiv ut på høring og offentlig ettersyn, jf. Pbl § 11-14.
2. Løsninger i planen viser hovedgrep. Planen legges til grunn for kommunenes og andre offentlige etaters saksbehandling etter plan- og bygningsloven, men planen gir ikke hjemmel til grunnerverv.

Vedlegg

- Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv – Planbeskrivelse
- Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv – Handlingsdel
- Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv – Hovedrapport
- Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv – Temarapporter
 - Fagutredning – Sykkel
 - Fagutredning – Gange
 - Fagutredning – Bil
 - Fagutredning – Kollektivtrafikk
 - Fagnotat – Trafikksikkerhet
 - Fagnotat – Nærings og nyttetrafikk
 - Fagnotat – Holdningsskapende arbeid og mobilitetsplanlegging
 - Fagnotat – Areal
 - Fagnotat – Virkemiddelpakker
- Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv – Fastsatt planprogram

Saksutredning

Bakgrunn for planen

Bypakke Tønsberg-regionen er et samarbeidsprosjekt mellom Vestfold fylkeskommune og Tønsberg og Færder kommuner. Statens vegvesen er faglig instans. Oppgaven til Bypakke Tønsberg-regionen er å bygge et helhetlig transportsystem som er miljøvennlig, robust og effektivt.

Bypakka bygger på Konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Tønsberg-regionen (KVU), regjeringens KVU-beslutning, samt politiske vedtak knyttet til høring av KVU'en og vedtak om organisering av Bypakke Tønsberg-regionen fra våren 2014.

Bypakka skal løse den omfattende oppgaven om et helhetlig transportsystem for Tønsberg-regionen. De prosjekttløsende behovene i KVU'en som ligger til grunn for arbeidet med bypakken og for kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse er todelt: 1) Behov for en robust og samfunnssikker fastlandsforbindelse fra Nøtterøy som sikrer viktige samfunnsfunksjoner, og 2) Behov for å håndtere trafikkøkningen fra forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte.

Bypakka omfatter bla. en ny fastlandsforbindelse mellom Nøtterøy og fastlandet, gatebruksplaner for Tønsberg sentrum og Teie, og tiltak innen gange, sykkel og kollektivtransport. Disse oppgavene er egne delprosjekt i bypakka. Ny fastlandsforbindelse frigjør kapasitet på eksisterende vegnett på nordre del av Nøtterøy, og gjennom Tønsberg sentrum og muliggjør omprioritering av vegareal til miljøvennlig transport, spesielt omlegging av busslinjene slik at disse treffer bedre på målpunkt i sentrum.

Planprogrammet for kommunedelplanen angir hva som skal utredes. Planprogrammet ble fastsatt i Tønsberg bystyre den 18/5-2017 (sak 048/17), i Nøtterøy kommunestyre den 31.05.2017 (sak 17/028) og i Tjøme kommunestyre den 31.05.2017 (sak 031/17). Planprogrammet ble også behandlet i fylkestinget i mai 2017.

Planarbeidet ledes av OSG etter reglene i plan- og bygningslovens kapittel 9, jfr. vedtak fattet hos partene i 2016.

Planen skal angi partenes satsing innen gange, sykkel, kollektivtransport og bilrestriktive tiltak, for å oppnå blant annet at:

- Befolkningsvekst skal ikke medføre økning i personbiltrafikk (nullvekstmålet)
- Bymiljøet i Tønsberg og på Teie skal avlastes for biltrafikk
- Det skal bli økt framkommelighet for gående, syklende og for kollektivtransport
- Det skal være minst like god framkommelighet for næringstrafikk i rushtid som i dag

Kommunedelplanen skal konsentrere seg om hovedaksene til og fra Tønsberg sentrum og andre gang-, sykkel- og kollektivtiltak som direkte støtter opp under målene i bypakka.

Interkommunal kommunedelplan for gange- sykkel og kollektiv (IKDP-GSK) fremmes som en tematisk kommunedelplan etter plan- og bygningsloven. Det betyr at den følger plan- og bygningslovens prosesskrav med høringsfrister, utarbeidelse av planprogram osv., men at den ikke har plankart og bestemmelser som er juridisk bindende for arealbruk og traséer i områdene som omfattes av planen. Imidlertid skal temaplanen legges til grunn for kommunenes virksomhet og for statens og regionale myndigheters virksomhet i kommunene (Plan og bygningslovens § 11-3). Dette innebærer at det som fremgår av planen skal være hovedpremiss for senere vedtak på de områdene planen omfatter og at vedtakene som hovedregel skal være i samsvar med planen og bidra til å oppnå planens mål.

Da dette er en temaplan, er krav til konsekvensutredning (KU) og planbeskrivelse ikke et lovkrav slik det er for juridisk bindende arealplaner (som eksempelvis for den interkommunale kommunedelplanen for fastlandsforbindelsen). Konsekvenser er beskrevet på en enklere måte enn i en ordinær KU. KU vil utarbeides i reguleringsplanfasen dersom nye arealer skal tas til vegformål.

Valg av plantype ble drøftet innledningsvis i prosessen 2015 av en arbeidsgruppe bestående av fagpersoner fra Vestfold fylkeskommune, Tønsberg og Nøtterøy kommuner, samt Statens vegvesen.

Arbeidsgruppa som anbefalte temaplan la vekt på at planen skulle:

- Ikke være «mer omfattende enn nødvendig» ift. bypakkemålene og tilgjengelige midler, men detaljert nok til å sikre at foreslåtte løsninger og tiltak er gjennomførbare
- Fastlegge prinsipper for type løsninger og standard/dimensjonering av tiltak
- Avklare hovedtraséer, løsninger og (både fysiske og ikke-fysiske) tiltak for gange, sykkel og kollektivtrafikk
- Utrede konsekvenser og kostnader for å gi godt beslutningsgrunnlag
- Legge føringer for helhet, god arealbruk og samordning av gange, sykling og busstrafikk
- Gi nødvendig forankring hos alle partene i bypakken
- Gi grunnlag for prioritering og valg av tiltak som skal planlegges og gjennomføres via bypakken, for best mulig å nå målene i bypakken
- Legge til rette for senere å eventuelt kunne søke om å få en byvekstavtale med staten
- Klargjøre neste steg i planprosessen; behov for regulering og/eller forprosjekt.

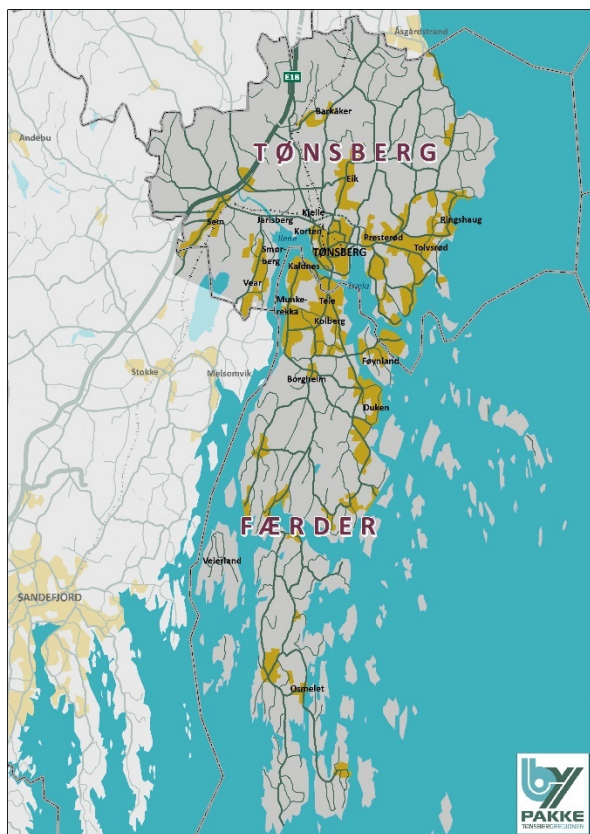
Overordnet styringsgruppe (OSG) i Bypakke Tønsberg-regionen behandlet sak om valg av plantype for arbeid med hovedaksene for kollektiv, sykkel og gange i møte 06.01.2016. OSG vedtok at det skal utarbeides en interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv (IKDP-GSK). Planen utarbeides som temaplan uten juridisk bindende plankart. Dette ble så behandlet hos partene i 2016.

Planområdet

Planområdet dekker nåværende Tønsberg og Færder kommuner (per 2019). Tiltakene er knyttet til hovedaksene på pendelrutene for buss og gange- og sykkeltraséene inn mot og gjennom Tønsberg sentrum. Nordre deler av Tønsberg og søndre deler av Færder er en del av planområdet, men det er kun foreslått noen få tiltak her da disse områdene faller utenfor det som anses som hovedakser til Tønsberg sentrum. Tiltak i disse områdene vil identifiseres og finansieres av kommunene gjennom deres arbeid med trafikksikkerhetsplaner ol. Traséer inn mot sentrum fanger imidlertid opp trafikanter også fra også disse områdene.

Planområdet omfatter ikke Re kommune. Kommunesammenslåingen ble ikke drøftet som tema for planarbeidet da planprogrammet ble fastsatt av partene i 2017. Gjennom økt satsing på kollektivtrafikk i bypakka vil også Re få en bedre bussforbindelse til Tønsberg sentrum.

Gatebruksplan for Tønsberg sentrum ble vedtatt i september 2017. Tiltakene som er identifisert i gatebruksplanen er vist i denne planen for å få frem helheten og sammenhengen i planene. Tiltakene som er pekt ut i gatebruksplanen har ikke en egen finansiering i bypakka, og må finansieres av samme post som gange-, sykkel- og kollektivtiltakene.

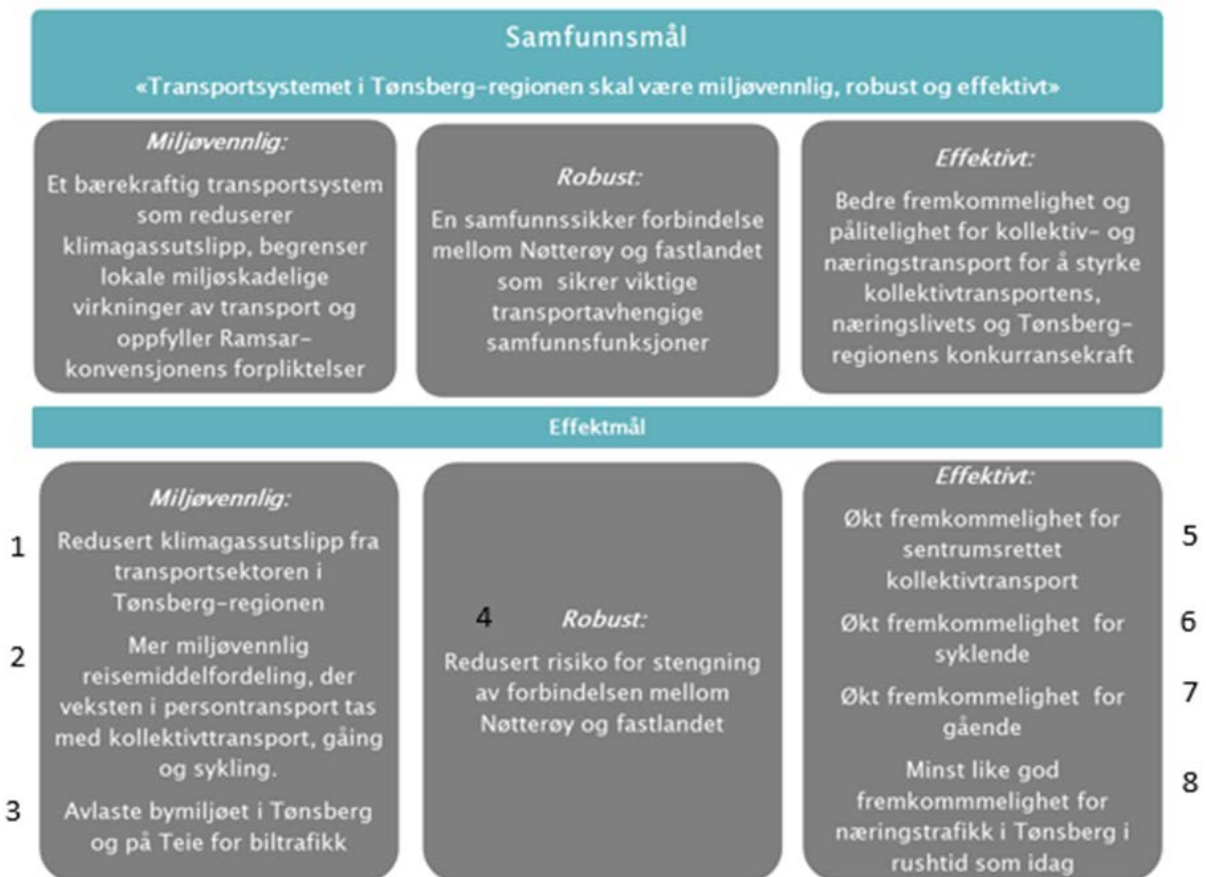


Figur 1: Avgrensning av planområdet

Mål

Målene for Bypakke Tønsberg-regionen er en videreføring av samfunnsmålet og effektmålene fra «Konseptvalgutredning for transportsystemet i Tønsberg-regionen» (KVU), med noe tilpasning av effektmålene til bypakkefasen. Målene har en sentral rolle i arbeidet med bypakka da de skal:

- Formidle bypakkas satsingsområder og ambisjonsnivå
- Utgjøre grunnlag for prioritering av tiltak i bypakka med tanke på hvilke som gir høyest måloppnåelse
- Utgjøre grunnlag for oppfølging underveis med tanke på om virkningen av tiltak gir ønsket måloppnåelse gjennom rapportering/bruk av indikatorer



Figur 2: Samfunns mål og effektmål i Bypakke Tønsberg-regionen

Av planprogrammet fremgår det at dette planarbeidet skal konkretisere effektmålene i bypakka, noe som er søkt gjort i planen. En konkretisering av effektmålene vil tydeliggjøre hvordan Bypakke Tønsberg-regionen skal bidra til å oppnå både lokale og nasjonale målsettinger. Konkretiseringen av effektmålene bidrar til å redusere tolkningsrommet, og gjør det enklere å vurdere måloppnåelse for konkrete tiltak. Det er også foreslått indikatorer for å følge opp arbeidet.

Om planforslaget

En helhetlig transportløsning for Tønsberg-regionen forutsetter en sterk satsing på kollektivtransport, sykkel og gange. Den helhetlige transportløsningen gir en fleksibilitet med tanke på fremtidig transportutvikling og reisemiddelvalg. Som en del av bypakkearbeidet er det vedtatt gatebruksplaner for Tønsberg og Teie sentrum. Disse planene har tett grensesnitt mot denne tematiske kommunedelplanen.

Det faglige grunnlaget for temaplanen er basert på fagrapporter utarbeidet av konsulentfirmaet Norconsult i samarbeid med en tverretattlig arbeidsgruppe. Anbefalte løsninger fra fagrapportene er videre vurdert opp mot kostnader, konsekvenser m.m., før det er gitt en endelig anbefaling.

Planforslaget anbefaler en rekke gange-, sykkel- og kollektivtiltak i fire korridorer, nord, øst, sør og vest. De anbefalte tiltakene fremgår av planbeskrivelsen, samt hovedrapporten som er utarbeidet. Disse tiltakene vil sammen med tiltak i gatebruksplanene for Tønsberg sentrum og Teie, danne grunnlaget for en sammenhengende og langsiktig gang-, sykkel og kollektivsatsing i Tønsberg-regionen.

Det er identifisert flere tiltak enn det er rom for i foreslått økonomisk ramme for Bypakke Tønsberg-regionen. Det er derfor laget en handlingsdel med prioriterte tiltak som anbefales finansiert gjennom bypakka. Disse prioriterte tiltakene vurderes som spesielt viktig med tanke på målet om at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, gåing og sykling. En del av de anbefalte tiltakene vil også finansieres gjennom andre bypakkeprosjekt, som for eksempel gang- og sykkelløsning på ny fastlandsforbindelse, tiltak på Teie m. fl. Øvrige tiltak kan være aktuelle å finansiere gjennom tilskuddsordninger, utbyggingsavtaler eller over ordinære budsjett.

Det bør videre arbeides parallelt med fysiske tiltak, driftstiltak og ikke-fysiske tiltak.

Hovedgrep i planen

Kollektivtrafikk

Kollektivtiltak bør prioriteres høyt da kollektivtrafikken utgjør «ryggraden» i det miljøvennlige transportsystemet. Busstilbudet må dessuten knyttes sammen med jernbanen, slik at det blir attraktivt å ferdes kollektivt på hele reisen. Planen foreslår:

- En omlegging av kollektivtraseene gjennom Tønsberg sentrum: Bussene flyttes til Nedre Langgate og Møllegata, med en ny gateterminal på Farmannstorget. Denne traseen treffer bedre på markedet enn dagens løsning.
- Ny pendelstruktur etableres i sin helhet
- Høy frekvens på de mest brukte forbindelsene
- Fremkommelighetstiltak for buss i form av kollektiv-/sambruksfelt, prioritering i kryss og kantstopp i bygater for å sikre fremføring av bussene
- God atkomst for gående og syklist til mye brukte holdeplasser skal sikres
- En gjennomgående universell utforming av holdeplasser langs hovedaksene for buss

Figuren nedenfor viser forslag til ny bussrutestruktur.

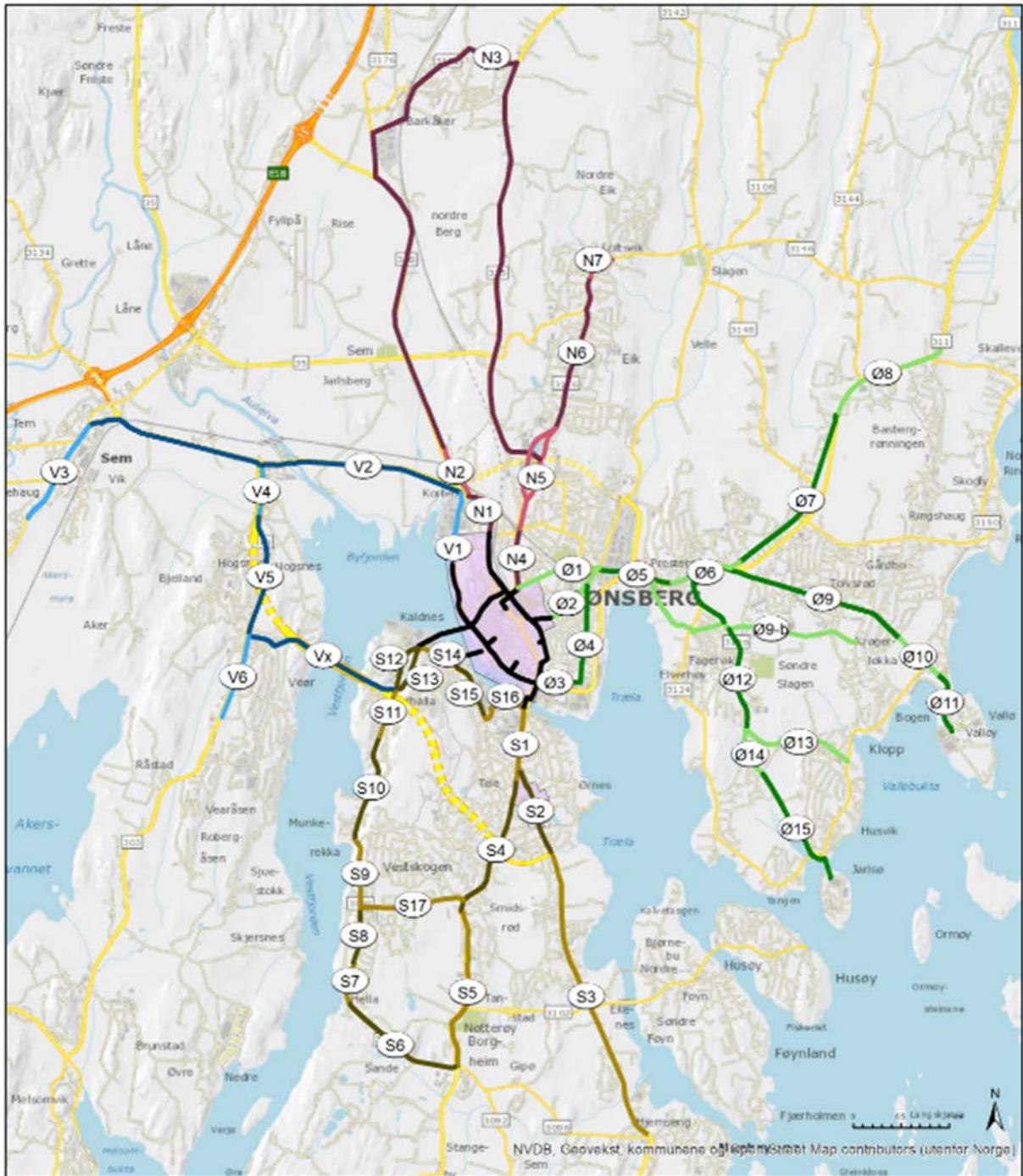


Figur 3: Forslag til nytt linjenett for by- og regionlinjer i Tønsberg

Gange og sykkel

- Tiltak for gående og syklister langs hovedaksene og på viktige tverrforbindelser
- Skille gående og syklister på strekningene langs hovedaksene (primært som sykkelvei med fortau)
- Sammenhengende og fremkommelig sykkelveinett uten hyppige systemskifter
- Trafikksikre krysningsspunkt
- Sikker sykkelparkering
- God drift og vedlikehold hele året
- Prioritere tiltak i de mest folkerike områdene

Figur 4 gir oversikt over hovedaksene. Delstrekninger er angitt med farget strek og strekningsnummer. Hovedaksene mot vest (blå), nord (lilla), øst (grønn) og sør (gul). Områdene for gatebruksplanene for Tønsberg sentrum og på Teie (ved «boble» S2), er vist med rosa farge.



Figur 4: Hovedaksene for kollektiv, sykkel og gange. Rosa felt på planen markerer områdene som falle inn under gatebruksplan i Tønsberg og gatebruksplan på Teie.

Andre prioriterte tiltak

- God drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg, hele året
- Drift av kollektivtrafikk
- Holdningskapende arbeid og mobilitetsplanlegging
- Arealbrukstiltak
- Bedre tilrettelegging for nærings- og nyttetraffic særlig i sentrumsområder
- Ved offentlig saksbehandling; Angi rammer for annen planlegging

Effekter av tiltak

Bypakke Tønsberg-regionen legger til grunn at man skal ta veksten i personbiltransporten med gange, sykkel og kollektiv (nullvekstmålet) og at klimagassutslippene fra transportsektoren skal reduseres. Beregninger gjennomført i forbindelse med dette kommuneplanarbeidet og i andre byer viser at dette krever både positive og restriktive tiltak. I tillegg vil de mer restriktive tiltakene øke effekten og nytten av investeringene i positive tiltak.

I kommuneplanarbeidet er det gjennomført flere beregninger med ulike miks av virkemiddelbruk for å nå nullvekstmålet i Bypakke Tønsberg-regionen. Det er også beregnet en 0-situasjon fremskrevet til 2030 hvor det ikke gjennomføres noen tiltak. Denne beregningen viser at det er helt nødvendig å innføre tiltak for å nå nullvekstmålet.

Beregningene som er gjennomført viser videre at innføring av bompenger er et tiltak som har betydelig effekt for folks valg av reisemiddel. Bompenger kombinert med parkeringsrestriksjoner og satsing på gange, sykkel og kollektivtiltak gir betydelig effekt. Av intensjonsavtalen fremgår det at økte parkeringsavgifter og rushtidsavgift ikke er ønskelig, men disse er likevel beregnet for å kunne si noe om hvordan disse virkemidlene virker inn. I arbeidet er det også beregnet effekter av ulike scenarier for arealutvikling. Beregningene viser, som forventet, at en utvikling med mest fortetting i sentrum vil gi lavest trafikkarbeid, og en spredt arealutvikling gir høyest vekst. Dette betyr at dersom man jobber godt med arealutviklingen, kan en redusere behovet for andre restriktive tiltak.

Til grunn for beregningene er det valgt basisår 2016 og referanseår 2030. Dette i tråd med byutredningene som er gjennomført for de 9 største byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler. Hvilket år som faktisk skal benyttes som basisår settes først når det inngås en byvekstavtale. I de byområdene som har inngått byvekstavtaler er basisår satt til året før eller samme år som avtalen er inngått. For Tønsberg-regionen, som per i dag ikke er en del av ordningen med byvekstavtaler, kan en endelig avklaring av basisår ligge et stykke frem i tid. Det er derfor valgt å holde på 2016 som basisår for beregningene. Imidlertid er det beregnet en situasjon uten bompenger (bomringen i Tønsberg ble avvirket i november 2016), da dette vil være det mest realistiske sammenligningsgrunnlaget utfra byvekstavtaleregimet slik det er i dag. Dersom man ønsker et mer ambisiøst mål er det mulig å velge en situasjon med bompenger som basis. Dette bør vurderes nærmere i forbindelse med en eventuell inngåelse av en avtale med staten. Andre forutsetninger lagt til grunn i beregningene er blant annet bruløsning fra Ramberg til Smørberg, samt en brutto bomtakst på 25 kroner noe som gir en netto takst på 20 kroner med brikkerabatt (ordinære forutsetninger knyttet til renter og nedbetalingstid). Denne taksten er nødvendig for å finansiere de ønskede prosjektene i pakken. Med disse forutsetningene viser beregningene at alle de ulike virkemidelpakkene man har testet ut når nullvekstmålet. Når det kommer til gjennomføring er det viktig at man følger trafikkutviklingen i forhold til målet om nullvekst og strammer inn når det trengs. Dersom man ikke når nullvekstmålet, må en diskutere ytterligere tiltak.

En effekt av å øke andelen reiser til fots, på sykkel eller i buss er at de som er avhengig av å bruke bil får bedre fremkommelighet. Dette vil blant annet bety bedre fremkommelighet for nærings- og nyttetransporten. Med en bedre tilrettelegging for gange, sykkel og kollektivtransport, vil det være enklere og mer attraktivt for folk å velge disse transportformene og gi en større fleksibilitet i transportsystemet. Et effektivt restriktivt tiltak vil for eksempel være å innføre betaling for arbeidsplassparkering. Dette vil ha en direkte effekt på valg av reisemiddel, samt en tilleggseffekt ved at reduksjon i arbeidsreiser med bil gir en avlastning av veinettet når det normalt sett er størst utfordringer knyttet til fremkommelighet.

Til tross for overgang til el-biler og mer miljøvennlig drivstoff, vil fortsatt biltrafikken påvirke lokalmiljøet i form av støy og svevestøv. Ulempen med biltrafikken vil derfor ikke løses med ny

teknologi alene. Det å få ned antallet biler på veiene vil også ha positiv betydning for fremkommelighet og trafiksikkerhet.

Pr. nå er det ikke entydig hvilke effekter ulike teknologiske løsninger vil ha. Mye av ny teknologi er allerede tilgjengelig, men i hvilken grad, og når, ny teknologi tas i bruk, avhenger av organisatoriske og økonomiske forhold, samt reguleringer.

Det er vanskelig å beregne de samlede samfunnsøkonomiske konsekvensene av tiltakene, da vi mangler egnede beregningsverktøy. Det vi vet er at helseeffekten av aktiv transport utgjør betydelige kostnadsbesparelser for samfunnet.

Bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken er det tiltaket som vil øke kollektivbruken mest, og er relativt sett er det rimeligste tiltaket for å fremme kollektivbruk. Såkalte bilrestriktive tiltak i form av bompenger, parkeringsavgifter og begrenset tilgang på gratis arbeidsplassparkering vil øke samfunnsnyttene av investeringene på gange, sykkel og kollektiv, samtidig som det er rimelige tiltak å gjennomføre.

Det må påregnes økte drift- og vedlikeholdskostnader ved en økning av det samlede gang- og sykkelnettet og høyere driftsstandard enn i dag, samt for et styrket busstilbud.

De ikke-prissatte konsekvensene for de enkelte delstrekningene er beskrevet i planforslaget. Temaene som er vurdert er friluftsliv, bomiljø, landskapsbilde, naturmangfold, naturressurser og kulturmiljø. Der det er store prissatte og ikke prissatte konsekvenser er tiltak enten ikke prioritert, eller konsulentens anbefalte løsninger er justert, for eksempel ved å anbefale smalere gang- og sykkelstier og stedstilpasning (ved arealkritiske punkt), såfremt dette ikke går på bekostning av fremkommelighet og sikkerhet.

Miljøeffektene av tiltakene i planen er vanskelig å anslå. Hvis bilbruken reduseres, vil det redusere forbruket av ikke-fornybare ressurser til både produksjon og drift av kjøretøy og veianlegg, og gi reduserte utslipp til omgivelsene. Økt fremkommelighet for buss vil gi kortere reisetid og lavere utslipp. Bruk av biogass og fornybare energikilder innen kollektivtrafikk vil også redusere utslippene. Økt gang- og sykkelandel vil redusere utslippene, samtidig som utbygging av gang, sykkel og kollektivanlegg vil øke arealforbruket til trafikkformål.

Et mer sammenhengende og trafiksikkert gang- og sykkelveinett vil gi barn og unge større mulighet for en selvstendig og aktiv transport i hverdagen, både til og fra skole og fritidsaktiviteter. For barn og unge vil sykkelanlegg som er fysisk adskilt fra biltrafikken gjøre det tryggere og mer attraktivt å sykle. Det er også viktig at gående og syklister får adskilte løsninger der antallet myke trafikanter er stort.

Det er gjennomført en enkel risiko- og sårbarhetsanalyse. Det er ikke påvist risikofaktorer som vil være til hinder for å kunne gjennomføre de foreslåtte tiltakene.

Ny fastlandsforbindelse vil gi redusert biltrafikk i Tønsberg og Teie sentrum. Dette gjør det mulig å kunne omdisponere vegarealer til gang-, sykkel- og kollektivtrafikk, og kan også bidra til bedre trafiksikkerhet.

Kostnader

Det er identifisert tiltak med en samlet kostnad på om lag 1,8 mrd. kroner (totalkostnad, 2018-kroner) for alle de foreslåtte fysiske tiltakene i planforslaget. Kostnadene har en usikkerhet på +/- 40%. Kostnadene er basert på erfaringstall (løpemeterpriser) og dekker bygge- og arealkostnader. Forhold i grunnen (bæreevne/ geoteknikk, arkeologi, ledninger og kabler mm.) er ikke undersøkt på

dette plannivået. Plankostnader til arbeid med forprosjekter og reguleringsplaner vil komme i tillegg til investeringskostnaden.

Finansiering og rammer for prioritering

Det er gjennom vedtak knyttet til organisering av Bypakke Tønsberg-regionen (behandlet hos partene i 2014), angitt at Bypakke Tønsberg-regionen skal ha en andel som vektlegger gående, syklende og kollektiv, og videre at denne andelen skal være minst den samme som lagt til grunn i KVVU (minimum 15% av investeringskostnaden for ny fastlandsforbindelse). Det er i tillegg inngått en intensjonsavtale om Bypakke Tønsberg-regionen. Denne ble vedtatt hos partene i januar og februar 2019. Disse vedtakene angir rammen for prioritering av gange, sykkel og kollektivtiltak i handlingsdelen.

Kostnadene for ny fastlandsforbindelse ble i kommunedelplanfasen anslått til 3,8 mrd. kroner (2017-kroner). Dette gir en investeringsramme på minimum 570 mill. kr til gange, sykkel og kollektiv. 570 mill. kroner er lagt til grunn i handlingsdelen.

Av intensjonsavtalen fremgår det at Vestfold fylkeskommune årlig skal investere 35 mill. kroner over en tidsperiode på 15 år. Investeringene fordeler seg mellom 20 mill. kr per år i investeringsbidrag og inntil 15 mill. kr per år til finansiering av tiltak på fylkesveiene for å redusere økt trafikkbelastning i Tønsberg by. Det skal gjennomføres en egen utredning på dette, og disse midlene er derfor foreløpig holdt utenom rammene i handlingsdelen. Imidlertid kan det være noen av de prioriterte tiltakene i denne planen som kan være aktuelle prosjekter for disse 225 mill. kronene. Dette vil avklares før lokal behandling av bompengordningen for bypakka, og er foreløpig holdt utenom handlingsdelen.

Av intensjonsavtalens punkt 2 fremgår det at «Ny gangbro mellom Kaldnes og Tønsberg inngår, og finansieres av bypakken». Det er ikke satt noen kostnad på dette punktet i avtalen, men i de foreløpige bompengeberegningene er det satt av 200 mill. kroner. Dette beløpet er derfor tatt inn i handlingsdelen. Foreslått ramme for handlingsdelen er dermed 570 mill. kroner + 200 mill. kroner (2017-kroner).

Porteføljestyring

Prinsippet om porteføljestyling ligger til grunn for bompengefinansierte bypakker. Dette betyr at prosjektene i pakka må styres innenfor rammen som blir vedtatt gjennom den kommende stortingsproposisjonen. Dersom noen prosjekter blir dyrere enn antatt, kan andre prosjekter utgå eller måtte reduseres i omfang. I denne fasen er det benyttet erfaringstall og løpemetriser. Man vil få bedre kostnadsoverslag gjennom videre detaljplanlegging, og usikkerheten knyttet til kostnader vil da reduseres.

Per i dag er ikke Bypakke Tønsberg-regionen blant de byområdene som kan få byvekstavtale, men det jobbes aktivt administrativt og politisk med å komme med i denne ordningen. Et sentralt mål for byvekstavtalene er nullvekst i personbiltrafikk. Mål om at transportveksten skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange er også lagt til grunn i Bypakke Tønsberg-regionen selv om byområdet per i dag ikke er med i ordningen. Det ligger godt til rette for å nå dette målet i Tønsberg-regionen, grunnet bosettingsmønster, definerte kollektiv- og sykkelakser, samt at det legges opp til bompenger for å finansiere pakken. Som nevnt er det en miks av positive og restriktive tiltak som må til for å nå mål om at veksten skal tas med sykkel, kollektiv og gange. I tillegg er arealutvikling en viktig faktor for å bygge opp om målet om at biltrafikken ikke skal øke. Ytterligere tiltak kan eventuelt settes inn eller virkemidler trappes opp ved behov.

Prioritering av tiltak i handlingsdelen

Anbefalingene i handlingsdelen er basert på måloppnåelse og prioriteringskriterier utledet av målene. For å oppnå målene partene har satt seg må det arbeides parallelt med fysiske tiltak, driftstiltak og ikke-fysiske tiltak (holdningsskapende arbeid) innen gange, sykkel og kollektivtransport. Det er definert mange prosjekter, og det er derfor nødvendig å prioritere mellom tiltakene. Generelt anbefales det at tiltak som gir høy nytte og mange brukere prioriteres høyest. Kollektivtransporten er ryggraden i transportsystemet, og bør prioriteres høyt. Videre krever omlegging til et nytt kollektivsystem med pendelruter at flere tiltak virker sammen; både fremkommelighetstiltak og tiltak knyttet til infrastruktur.

Satsningen i handlingsdelen er derfor to-delt; 1) nødvendige tiltak for omlegging til ny rutestruktur og 2) satsning på gange og sykkel:

1. Kollektivtiltak som øker fremkommeligheten for buss og overgang til nye pendelruter, samt tiltak som bedrer tilgjengeligheten til kollektivtilbudet
2. Tiltak som bidrar til en sammenhengende og attraktiv gang- og sykkeltilrettelegging der potensialet for økt bruk er størst

Rammen er 570 + 200 mill. kroner (2017-kroner). I forslaget anbefales det satt av om lag 200 mill. kroner til kollektivtiltak og om lag 575 mill. kroner til gange- og sykkeltiltak.

Kostnadsoverslagene for de ulike tiltakene er i 2018-kroner. Tiltakene er likevel foreløpig holdt innenfor en ramme på om lag 570 + 200 da dette er kjente beløp. Dette betyr når man oppdaterer rammen som i dag er i 2017-kroner, vil det være rom for å ta inn noen flere prosjekter.

Indeksregulering fra 2017-kroner til 2018-kroner gir en økning av rammen fra 770 millioner til om lag 800 millioner.

I intensjonsavtalen som er inngått mellom partene ligger det en ny gangbru mellom Kaldnes og Tønsberg (avtalens punkt 2). I arbeidet som er gjort er det avdekket behov for å også oppgradere eksisterende forbindelser. Beløpet på 200 millioner kroner som har inngått i bypakkas tidligere beregninger anbefales derfor fordelt på flere kanalkryssinger. Ny bru mellom Kaldnes og Tønsberg bør også ses i sammenheng med videre utvikling på Kaldnes. Foreslått fordeling av disse 200 millionene er vist i tabellen under.

Tabell 1: Forslag til fordeling av midler kanalkryssinger

| Prosjekt | Kostnad |
|--|---------------------|
| Utvidelse av eksisterende gangbru (G6) | 55 mill. kr |
| Ny gang- og sykkelbru over Kanalen ved Kanalbrua (G7) | 70 mill. kr |
| Delfinansiering av ny gang- og sykkelbru vest for dagens gangbru (G38) | 75 mill. kr |
| SUM | 200 mill. kr |

Bemerkninger

Hovedfokus i denne planen er økt kapasitet og fremkommelighet for gange, sykkel og kollektivtransport langs hovedaksene til og gjennom sentrum. Utbygging og videreutvikling av infrastruktur for gang- og sykkel i planområdet har til nå i stor grad blitt styrt av kommunenes trafiksikkerhetsplaner med trafiksikkerhet som hovedfokus. Trafiksikkerhetsplanene vil fortsatt være viktige styringsdokumenter for gange- og sykkeltiltak og kommer da i tillegg til Interkommunal

kommunedelplan for gange- sykkel og kollektiv. Selv om dette først og fremst er en mobilitetsplan i måten det prioriteres på, vil trafiksikkerhet være viktig i utforming av løsningene.

Planen er nødvendig for å nå nullvekstmål for personbiltransport som ligger i Bypakke Tønsberg-regionen. Samtidig er gjennomføringen av tiltakene i planen, spesielt av tiltakene for kollektivtrafikk, avhengig av etableringen av ny fastlandsforbindelse. Kapasitet på eksisterende veinett som frigjøres når fastlandsforbindelsen er etablert, spesielt på hovedakse sør, gjennom Teie sentrum og i Tønsberg sentrum, gir areal for å realisere tiltak for gange, sykkel og kollektivtransport.

Økt fremkommelighet for gange, sykkel og kollektivtransport og mindre gjennomgangstrafikk i Teie og Tønsberg sentrum er viktige forutsetninger for økt aktivitet og attraktivitet i sentrum. Slik styrkes både sentrums og regionens konkurransekraft. I sum vil ny tiltakene i Bypakke Tønsberg-regionen styrke fremkommeligheten for gange, sykkel, kollektiv og næringstransport og gi bedre byliv og økt konkurransekraft.