

Interkommunal kommune- delplan for gange- sykkel og kollektivtransport

Handlingsdel



Forord

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 i Tønsberg-regionen (Tønsberg og Færder kommuner).

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.

Kommunedelplanen er en temaplan. Det vil si at den ikke er juridisk bindende, men den skal gi føringer for videre arbeid med arealplaner og reguleringsplaner i Tønsberg og Færder kommuner.

Kommunedelplanen konsentrerer seg om hovedaksene til og fra Tønsberg sentrum og andre gang-, sykkel- og kollektivtiltak som direkte støtter opp under målene i bypakka. Kommunedelplanen har identifisert mange fysiske tiltak som bør gjennomføres for å bedre forholdene for gående, syklende og kollektivreisende. I tillegg anbefales det i planen å satse på en rekke andre tiltak som for eksempel; god drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegget hele året, holdningsskapende arbeid og mobilitetsplanlegging, arealbrukstiltak mm. Parallelt med dette arbeidet må kommunene jobbe med egne trafiksikkerhetsplaner og planer for utbygging av gang, og sykkelveinettet som ikke er en del av hovedaksene til og fra Tønsberg.

Det er utarbeidet fagrapporter for en rekke tema: gange, sykkel, kollektiv, bil og bilrestriktive tiltak, innfartsparkering, trafiksikkerhet, nærings- og nyttetraffikk, holdningsskapende tiltak, teknologisk utvikling og mobilitetsplanlegging. Videre er det utarbeidet en hovedrapport. Planbeskrivelsen er en forkortet utgave av hovedrapporten. Med planbeskrivelsen følger en egen handlingsdel. Alle rapporter er tilgjengelig på bypakkas hjemmesider.

Gatebruksplanen for Tønsberg sentrum er et eget delprosjekt i Bypakke Tønsberg-regionen. Tiltakene i Tønsberg sentrum er tett koblet opp mot tiltakene i interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv. Tiltakene i gatebruksplanen er tatt med i denne planen for å vise helheten i løsningene. Tiltakene i gatebruksplanen i Tønsberg skal også finansieres av samme delprosjekt som tiltakene i IKDP-GSK.

Bypakkens arbeidsgruppe A4 «Hovedaksene buss og sykkel» er ansvarlig for kommunedelplanen for gange, sykkel og kollektivtransport. Gruppa har bestått av:

- Vestfold fylkeskommune: Jørn Rangnes (prosessleder), Marit Synnes Lindseth, Knut Vatsend, Charlotte Neskvern Erikstad, (kommunikasjonsansvarlig), Siv Abrahamsen
- Tønsberg kommune: Jarle Krokeide

- Færder kommune: Magnus Campell
- Vestfold kollektivtrafikk: Trond Myhre
- Fylkesmannen i Vestfold: Sigurd Lenes
- Statens vegvesen: Øyvind Søfteland (faglig leder)

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	6
1.1	Bakgrunn.....	6
1.2	Handlingsdelens formål	6
2	Tiltak som anbefales finansiert i av Bypakke Tønsberg-regionen	8
2.1	Prioriteringskriterier	8
2.2	Prioriterte gang-, sykkel- og kollektivtiltak.....	9
2.3	Samlet oversikt over prioriterte kollektivtiltak	21
2.4	Samlet oversikt over prioriterte gang- og sykkeltiltak	23
3	Videre prosess	27

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

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, og 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.

1.2 Handlingsdelens formål

Det er identifisert en rekke gange-, sykkel og kollektivtiltak i planarbeidet. I dette dokumentet presenteres de tiltak som foreslås finansiert gjennom gange- sykkel- og kollektivposten i bypakka for. Disse prioriterte tiltakene vurderes som spesielt viktig med tanke på målet om at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, gåing og sykling. Det er også vist hvilke tiltak som finansieres gjennom andre bypakke-prosjekt, samt hvilke tiltak som per i dag mangler finansiering. Øvrige tiltak kan være aktuelle å finansiere gjennom tilskuddsordninger, utbyggingsavtaler eller over ordinære budsjett. Noen av tiltakene er det naturlig å få gjennomført som spleiselag med andre, for eksempel i forbindelse med arealutvikling. Dette fastlegges i hvert enkelt tilfelle.

1.2.1 Ramme for gange, sykkel og kollektivtiltak i Bypakke Tønsberg-regionen

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 KVU (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.

Gatebruksplanen for Tønsberg sentrum er et eget delprosjekt i Bypakke Tønsberg-regionen. Tiltakene i Tønsberg sentrum er tett koblet opp mot tiltakene i interkommunal

kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv. Tiltakene i gatebruksplanen er derfor tatt med i denne planen for å vise helheten i løsningene. Tiltakene i gatebruksplanen i Tønsberg skal også finansieres av samme delprosjekt av samme post som tiltakene i denne planen, da gatebruksplan for Tønsberg ikke har en egen post i forslaget til Bypakke Tønsberg-regionen.

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 bompengoordningen 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 blir dermed 570 mill. kroner + 200 mill. kroner (2017-kroner). Kostnadsoverslagene for de ulike tiltakene er i 2018-kroner. Tiltakene er likevel foreløpig holdt innenfor en ramme på 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.

2 Tiltak som anbefales finansiert i av Bypakke Tønsberg-regionen

2.1 Prioriteringskriterier

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. Ny bussrutestruktur (med pendelruter) må etableres i sin helhet for å få effekt, og bypakka har mål om god framkommelighet / «fri framføring» av kollektivtrafikk. Videre er kollektivtrafikk tilgjengelig for nesten alle, uavhengig av vær, føre og fysiske forutsetninger.

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

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

Når det gjelder prioritering mellom gange- og sykkeltiltakene er følgende prioriteringskriterier lagt til grunn (i prioritert rekkefølge):

1. Der det er mange gående og syklende i dag og/eller høyt potensial for flere brukere.
2. Høy nytte/ måloppnåelse i forhold til kostnadene og ikke-prissatte konsekvenser.
3. Der det mangler sammenhengende gang-/sykkelnett og/eller sammenhengende standard. Bør fjerne «missing links» og uheldige systemskifter.

Overnevnte medfører at gang-/sykkeltiltak i hovedsak bør gjennomføres i og nær Tønsberg sentrum og nordre del av Nøtterøy. Dette medfører at i dette forslaget er flere og bedre kanalkryssinger prioritert, selv om disse er kostbare.

For å oppnå god framkommelighet og trafiksikkerhet er det viktig å skille gående, syklist og biler der det er mange av alle disse trafikantgruppene. Det er også viktig å sørge for trafiksikre kryss og krysningspunkt på bilveier med mye trafikk.

I det følgende omtales tiltak for gående og syklist samlet fordi de foreslåtte gang- og sykkeltiltakene oftest innebærer tilrettelegging og forbedringer for begge disse gruppene.

2.2 Prioriterte gang-, sykkel- og kollektivtiltak

I dette kapitlet presenteres de gange-, sykkel og kollektivtiltakene som anbefales på hver av hovedaksene og for Tønsberg sentrum, og som foreslås finansiert i bypakka. Tiltakene i gatebruksplanen for Tønsberg sentrum er tatt med for å få en samlet prioritering av foreslåtte gang-, sykkel- og kollektivtiltak.

Tiltak er omtalt kort med tekst og er vist på kart. På kartene er det tiltakene delt inn i fire kategorier:

- Kollektivtiltak foreslått finansiert av bypakka (gange-, sykkel- og kollektivposten)
- Gange- og sykkeltiltak finansiert av bypakka (gange-, sykkel- og kollektivposten)
- Tiltak som finansieres som egne prosjekter i bypakka
- Tiltak som mangler finansiering

2.2.1 Fordeling av kostnadsrammen

Rammen er i utgangspunktet 570 + 200 mill. kroner (2017-kroner). Som tidligere nevnt er rammen oppgitt i 2017-kroner, mens kostnadsoverslagene er i 2018-kroner. Det er valgt å holde på de kjente beløpene fra tidligere beregninger, men som omtalt i kapittel 1.2.1 gir dette i praksis en noe romsligere ramme. I planforslaget anbefales det satt av om lag 200 mill. kroner til kollektivtiltak og om lag 575 mill. kroner til gange- og sykkeltiltak.

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.

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

Figur 2-1: Forslag til fordeling av midler kanalkryssinger

Tabellen under viser en oppsummering av prioriterte tiltak, fordelt på hovedakser og områder.

Hovedakse/ område	Kollektiv	Gange- og sykkel	Mill.kr (2018- kroner)
Vest	6	2	8
Nord	3		3
Øst	33	109	142
Tønsberg sentrum	109	130	239
Kanalkrysninger		200	200
Sør	36	136	172
Alle	10		10
Sum, avrundede tall	200	575	775

Figur 2-2: Oversikt over prioriterte tiltak, fordelt på hovedakser og områder.

Sykkelparkering

Det foreslås at kommunene og bypakka samarbeider om bedre sykkelparkering (bedre kvalitet og økt kapasitet) i Tønsberg sentrum og i lokalsentre. Det er foreslått å prioritere noe midler til sykkelparkering disse stedene. Behov, løsninger og kostnader må utredes før gjennomføring.

Bedre sykkelparkering ved skoler er også identifisert som et forbedringsområde. Behov for tiltak, løsninger og kostnader må utredes før gjennomføring. Dette anses å være skoleeiers ansvar.

Sykkelparkeringstiltakene er vist på kart og i tabeller for de enkelte hovedaksene, unntatt på kartet for Tønsberg sentrum.

2.2.2 Hovedakse vest

Hovedakse vest omfatter fv.300 Semslinna og veier videre til Sem og Vear.

Med ny fastlandsforbindelse tilrettelagt for gående og syklende, knyttes Vear/Hogsnes tettere sammen med Nøtterøy/Tjøme og Tønsberg sentrum. Dette vil medføre økt gang- og sykkeltrafikk bla. over dagens gang- og sykkelbru til Kaldnes og kan gi trafikkgrunnlag for ny gang- og sykkelbru vest for Kaldnes-gang- og sykkelbrua.

Mange av tiltakene langs hovedakse vest vil bli planlagt og gjennomført som deler av andre prosjekter i bypakka, inkludert ny fastlandsforbindelse, Hogsnesbakken og utvidelse av fv.300 Semslinna til fire felt mot E18. Det er derfor få prosjekter som vil bli arbeidet videre med som oppfølging av denne planen.

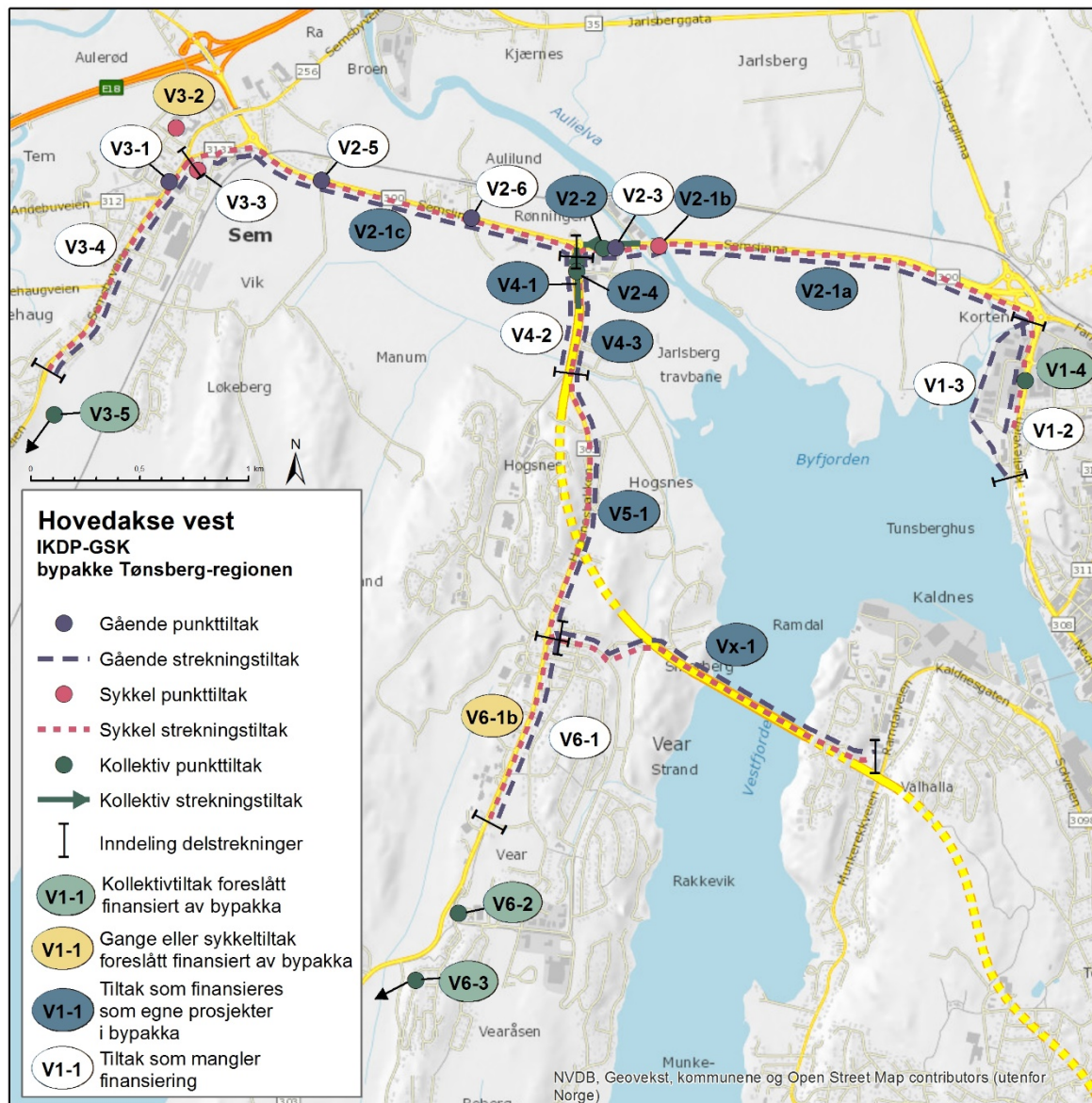
Tiltak som foreslås finansiert gjennom gange-, sykkel- og kollektivposten i bypakka er:

- Endeholdeplasser/ -snuplasser for buss. Tiltak nr. V3-5, V6-2, V6-3.
- Nye bussholdeplass i Kjelleveien ved Statens park (V1-4) og ved Jarlsbergkrysset (V2-4).
- Langs fv.303; Bedre tilrettelegging for gange og sykling, og mer trafikksikre krysningspunkt pga. økt trafikk som følge av fastlandsforbindelsen: V6-1b.
- Sem sentrum. Etablere sykkelparkering med tak: V3-3
- Utrede tiltak for å sikre god bussframkommelighet.
- Opprettholde eller utvide dagens gang- og sykkelanlegg langs fv.300 Semslinna.
- Bedre gang- og sykkeltilbud i Hogsnesbakken.

De 3 nederste formålene utredes i forbindelse med andre bypakkeprosjekter.

Tiltak som er anbefalt, men som det foreslås å ikke prioritere innenfor foreslått ramme:

- V1-3: Oppgradering av tursti. Her bør kommunen vurdere behovet for tiltak og eventuelt søke om tilskudd til utbedring.
- V3-1: Utbedring av busstopp.
- V3-4: Utvidelse av GS-veier til sykkelvei med fortau i Sem sentrum.
- V4-2: GS-tilbud på vestsiden av fv.303.
- V6-1: Utvidelse av dagens gang- og sykkelvei til sykkelvei med fortau.



Figur 2-3: Hovedakse vest

2.2.3 Hovedakse nord

Hovedakse nord omfatter veger nord for Tønsberg sentrum til Barkåker og Eik.

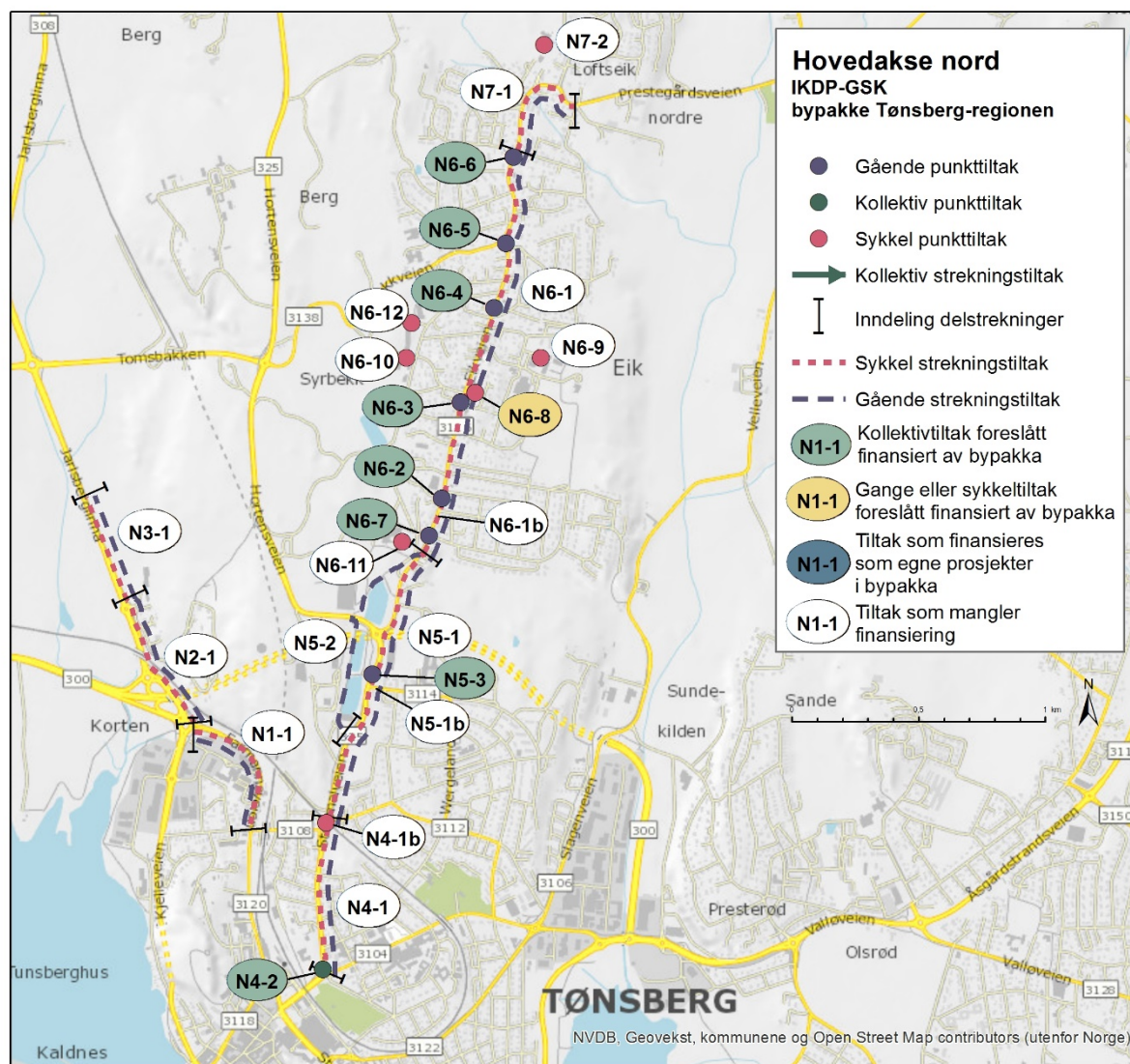
En oppgradering av dagens hovedakser til fullgode anlegg for buss, sykkel og gange krever utbedring og breddeutvidelser. Det finnes i dag i stor grad tosidige gang- og sykkelanlegg som fungerer bra. Å skulle utvide dagens gang- og sykkelanlegg til sykkelvei med fortau, vil kreve store inngrep på naboeiendommer. Dette kan eventuelt være aktuelt langt frem i tid, men er ikke prioritert nå. Unntatt på noen få strekninger, som nevnes nedenfor.

Tiltak som foreslås finansiert gjennom gange-, sykkel- og kollektivposten i bypakka er:

- Utbedring av bussholdeplasser; tiltak nr. N4-2, N5-3, N6-2, N6-3, N6-4, N6-5, N6-6, N6-7.
- Sykkelparkering ved lokalsenteret Eik. Tiltak nr. N6-8.

Tiltak som er anbefalt, men som det foreslås å ikke prioritere innenfor foreslått ramme:

- Utvidelse av GS-veier til sykkelveier med fortau: Tiltak nr. N1-1, N2-1, N3-1, N4-1, N4-1b, N5-1, N6-1, N7-1.
- Utbedring av turvei: Tiltak nr. N5-2. Her bør kommunen vurdere behovet for tiltak og eventuelt søke om tilskudd til utbedring.



Figur 2-4: Hovedakse nord

2.2.4 Hovedakse øst

Hovedakse øst omfatter veger øst for Tønsberg sentrum, via Presterød og mot Brekke, Vallø, Narverød og Jarlsø.

Tiltak som foreslås finansiert gjennom gange-, sykkel- og kollektivposten i bypakka er:

- Tiltak på endeholdeplasser for busser: Tiltak nr. Ø8-1, Ø11-2, Ø15-1.
- Etablere kollektivfelt i begge retninger på Valløveien ved Kilen: Tiltak nr. Ø5-2.
- Halvdan Wilhelmsens alle; Severin Kjærs vei-X Heimdal: Sykkelveg med fortau på nordsiden av fv.459: Tiltak nr. Ø1-1b.
- Sykkelveg med fortau på nordsiden av fv.311 fra X Heimdal til GS-bru ved Kilen; tiltak nr. Ø5-1. Tiltaket er delvis prioritert i fylkeskommunens handlingsprogram for 2018-21.
- Forlenge dagens GS-bru over Solkilen til Presterødbakken: Tiltak nr. Ø5-3.
- Gang- og sykkelveger der slike mangler/«missing links»: Tiltak nr. Ø12-1, Ø13-1.
- Forbedre forholdene for å sykle og gå på eksisterende veier og stier; Tiltak Ø9-1b.
- Sykkelparkering i lokalsenter Tolvsrød: Ø9-4.

Tiltak Ø9-1b foreslås som alternativ til tiltak Ø9-1 på fv.510 Valløveien. Utvidelse av dagens gang- og sykkelanlegg langs fv.510 til sykkelvei med fortau (Ø9-1) vil bli kostbart og vil kreve store inngrep på naboeiendommer. Dagens gange- og sykkeltilbud antas også å ha tilstrekkelig kapasitet i flere år ennå.

Tiltak som er anbefalt, men som det foreslås å ikke prioritere innenfor foreslått ramme:

- Utvidelse av gang- og sykkelanlegg til sykkelveier med fortau: Tiltak nr. Ø1-1, Ø2-1, Ø7-3, Ø8-2, Ø9-1, Ø10-1, Ø11-1, Ø14-1, Ø15-2.
- Oppgradering av sekundærveier for gange og sykkel: Ø3-1, Ø4-1, Ø7-1. På disse strekningene bør kommunen vurdere behovet for tiltak og eventuelt søke om tilskudd til utbedring.



Figur 2-5: Hovedakse øst

2.2.5 Hovedakse sør

Hovedakse sør omfatter hovedvegene sør for Tønsberg sentrum, til Borgheim og Hjemseng via Teie og til Kaldnes og videre mot Hella.

Tiltak som foreslås finansiert gjennom gange-, sykkel- og kollektivposten i bypakka er:

- Tiltak på endeholdeplasser for busser: Tiltak S3-11, S5-12, S5-13, S5-14, S20-1.
- Sambruks- eller kollektivfelt i Nøtterøyveien. Tiltak nr. S1-4.
- Utbedring av bussholdeplasser. Tiltak nr. S1-3, S3-5, S3-9, S4-3, S9-3, S9-5.
- Sikring av krysningspunkt, hovedsakelig ved busstopp: Tiltak nr. S3-3, S3-4, S3-10, S4-6, S5-3, S9-2, S10-1b.
- Bygge om dagens gang- og sykkelanlegg til sykkelveier med fortau: Tiltak nr. S1-1, S2-1, S4-1, S12-1, S14-1, S15-1.
- Bygge gang- og sykkelanlegg der slike mangler («missing links»): Fortau: S8-1, S9-1, og gang- og sykkelveg: S17-1.
- Sykkelparkering i lokalsentre: Tiltak nr. S3-6 (Hjemseng) og S5-6 (Borgheim),

Ved Kolberg og i Munkerekkveien påvirkes hovedakse sør av ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy. På disse stedene fastlegges gang- og sykkeltiltak i arbeidet med reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse.

Innen området for gatebruksplanen for Teie, planlegges tiltak i henhold til gatebruksplanen. Dette gjelder tiltak Ø2-3, Ø2-4, S2-5. Det er satt av en egen post til Teie i foreslått ramme for bypakka.

Det er også satt av en egen post til gang- og sykkelvei på Tjøme (tiltak nr. S18-1) i foreslått ramme for bypakka.

Tiltak som er anbefalt, men som det foreslås å ikke prioritere innenfor foreslått ramme:

- Utvidelse av GS-veier til sykkelveier med fortau: Tiltak S2-2 og S3-1 (Smidsrødveien), S5-1 (Kirkeveien), S10-1 og S11-1 (Munkerekkveien), S16-1 (Banebakken).
- Etablering av fortau: S3-2 (Smidsrødveien), S5-2 (Kirkeveien).
- Fortauutvidelse: S6-1 (Hellaveien), S7-1 (Amundrødveien)
- Krysningspunkt: S4-2 (krysset med Grindstuveien/ Ørsnesalléen), S7-2 (unødvendig når fortau foreslås å ikke skifte side der, men ved tiltak S10-1b).
- Holdeplasser: S5-4 (Borgheim), S5-5 (Borgheim Hellaveien), S16-2 ("Færder videregående skole").
- Oppgradering av sekundærveier for gange og sykkel: Tiltak nr. S1-2 og S13-1. På disse strekningene bør kommunen vurdere behovet for tiltak og eventuelt søke om tilskudd til utbedring.



Figur 2-6: Hovedakse sør

2.2.6 Gatebruksplanen for Tønsberg sentrum

Tiltak som foreslås finansiert gjennom gange-, sykkel- og kollektivposten i bypakka er:

- Busslinjene legges gjennom Møllegaten og Nedre Langgate. Tiltak nr. G4, G22, G28, G36, G37.
- Ny gateterminal for buss etableres på Farmannstorvet: Tiltak nr. G27.
- Nedre Langgate stenges for gjennomkjøring for bil mellom Tollbodgaten og Møllegaten.
- Lyskrysstiltak for å sikre god bussframkommelighet gjennom byen: Tiltak nr. G31.
- Sammenhengende hovednett for sykkel gjennom sentrum. Tiltak G1–b, G2, G3, G5, G10, G11, G13, G21, G23, G25, G36. Tiltak nr. G19, G20, G25, G35 må ses i sammenheng med fremtidig jernbane, som er usikker i tid.
- Utbedre, og bygge flere, gang- og sykkelbruer over Kanalen: G6, G7, G38.
- Det etableres flere og bedre sykkelparkeringsanlegg i sentrum. Tiltak G32.
- Tiltak nr. G29 (reasfaltering og oppgradering av sekundærnett for sykkel), G31 (oppgradering av lyskryss) og G32 (sykkelparkering). Disse tiltakene er ikke vist på kartet.

Tiltak G14 (sykkelfelt mm i Prestegata) kan trolig bekostes og utføres i forbindelse med kommunal oppgradering av vann- og avløpsnettet.

Tiltak som er anbefalt, men som det foreslås å ikke prioritere innenfor foreslått ramme:

- Sykkelvei med fortau: Tiltak nr. G1 og G8 (pga. at det foreslås å sykle i Ollebukta). Tiltak G9 (langs fv.308; sykkelvei med fortau finnes allerede), G12 (Svend Foyns gate; dette er en kort strekning og tiltaket vil skape et uønsket systemskifte).
- Oppgradere deler av nettet for gange og sykkel: Tiltak nr. G33 (utbedre gatedekket og legge bedre til rette for å sykle gjennom Nordbyen), og G34 (gågate i Kammegaten).



Figur 2-7: Tiltak i Tønsberg sentrum

2.3 Samlet oversikt over prioriterte kollektivtiltak

Tiltaks-nr.	Kollektivtiltak	Sum mill.kr	Merknader
G4	Nedre Langgate; Kinoplassen - Anders Madsens gt.: Tilrettelegging for busstrafikk og sykling. Løsninger er ikke konkludert. Signalregulering av kryss med Tollbodgata. Skal etablere 2 buss-kantstopp og utvide krysset Nedre Langgate - Møllegaten for buss.	20	Figur 4 i hazid-rapport av 7/6-2019 er basis for kostnader.
G22	Halvdan Wilhelmsens allé; Stoltenbergs gate - Jernbanegaten: Strekningen stenges for annet enn busstrafikk og tilrettelegges for buss og gange/sykling	4	Må avklare hvor skolebusser og regionale ruter skal ha busstopp
G27	Buss-gateterminal i Møllegaten ved Farmannstorvet med ventearealer og lehus. Varme i bakken.	50	Må fjerne om lag 36 kommunale parkeringsplasser i Møllegaten
G28	Nedre Langgate: Etablere 3 stk. tosidige bussholdeplasser i Nedre Langgate	5	Omfatter bare nye bussholdeplasser, ikke gateopprustning. Bussen kommer frem her slik gata er i dag. Venstresvingefelt etc. kan også opprettholdes. Noe gateopprustning er med i GS-tiltak (G2-G3 og G5) som er prioritert under gang/sykkel nedenfor.
G31	Ombygging/ justering av lyskryss i Tønsberg sentrum på grunn av endret gatebruk	5	
G36	Sambruks- eller kollektivfelt over Kanalbrua og ombygging av Mammutkrysset for å lede buss t/r Nedre Langgate.	20	Må ses i sammenheng med Nøtterøyveien (sambruks-/ kollektivfelt)
G37	Tiltak i Møllegaten for å lede buss t/r Nedre Langgate	5	Må samordnes med kommunens overvannsprosjekt
Ø5-2	Valløveien; Mellom rundkjøringene med Solkilen og Halvdan Wilhelmsens alle/Ringveien: Etablere kollektivfelt i begge retninger (mellom rundkjøringene med Solkilen og Halvdan Wilhelmsens alle/ Ringveien) og bygge om 3 rundkjøringer.	30	

Tiltaks-nr.	Kollektivtiltak	Sum mill.kr	Merknader
S1-4	Sambruks- eller kollektivfelt i Nøtterøyveien (inkl. avkjørselssanering)	24	Må ses i sammenheng med gang-/ sykkeltiltak (S1-1) og med eventuell omlegging i Solveien/Cappelens vei.
V1-4, V3-5, V6-2, V6-3, Ø8-1, Ø11-2, Ø15-1, S3-11, S5-12, S5-13, S5-14, S20-1	Tiltak på endeholdeplasser for buss (serviceanlegg, snuplass etc.) og ny bussholdeplass i Kjelleveien ved Statens park	14	
N4-2, N5-3, N6-2, N6-3, N6-4, N6-5, N6-6, N6-7, S1-3, S3-5, S3-9, S4-3, S9-3, S9-5 + noe sykkel-P	Generell holdeplassoppgradering, universell utforming og sykkelparkering ved busstopp	5	N4-2, N5-3, N6-2, N6-3, N6-4, N6-5, N6-6, N6-7 blir muligens oppgradert (med ulike tiltak, i 2020?) via fylkeskommunens program for trafikksikkerhets- og kollektivtiltak
S3-3, S3-4, S3-10, S4-6, S9-2, S5-3	Sikring av krysningspunkt ved busstopp	5	Tiltak som: fartsgrense 40 km/t, opphøyde gangfelt og intensivbelysning
U-1	"Snarvei-prosjekt" for å etablere kortere/ raskere/ tryggere adkomstveier til/fra mye brukte busstopp med høy frekvens, langs alle hovedaksene	5	Tiltak for å gjøre det mer attraktivt å reise med buss. Må gjennomføre et forprosjekt for å utrede muligheter/ tiltak og kostnader. Jfr. snarveiprojekt i Miljøpakken i Trondheim
U-2	Bygge om eksisterende busslommer til kantstopp på strekninger med fartsgrense 40 km/t, der dette kan være hensiktsmessig. Mål: Bedre buss-fremkommelighet.	5	Muligheter og nytte må utredes. I summen er det antatt 10 lommer til 0,5 Mkr/stk. NB! MÅ sees i sammenheng med holdeplass-opprustningstiltak nevnt over og med fylkets kollektivtiltak!
	Sum kollektivtiltak	197	

2.4 Samlet oversikt over prioriterte gang- og sykkeltiltak

Tiltaksnummer	Gang- og sykkeltiltak	Sum mill.kr	Merknader
V6-1b	Melsomvikveien; Skogroveien-Vearhallen: Bedre tilrettelegging for gange og sykling, samt mer trafiksikre krysningspunkt enn i dag.	2	Anslått sum. Løsninger fastlegges i Tønsberg kommunes mulighetsstudie på Vear
Ø1-1b	Halvdan Wilhelmsens alle, X Severin Kjærs vei – X Slangenveien (forbi Meny Heimdal): Foreslår breddeutvidelse av dagens gang-/sykkelanlegg til sykkelveg med fortau.	3	Blir inngrep på sidearealer, bla P-plass.
Ø5-1	Fv.311 fra X Halvdan Wilhelmsens alle / Slangenveien til dagens gang-/sykkelbru mot Kilden kino: Sykkelveg med fortau på nordsiden av fv.311. og kollektivfelt/sambruksfelt i begge retninger	50	Det finnes reguleringsplan for kollektivfelt på en del av strekningen, men det er der ikke regulert nok plass til sykkelveg med fortau og i fylkets handlingsprogram for 2018-2021 Kollektiv er det ikke satt av nok midler til prosjektet
Ø5-3	Forlenge gang- og sykkelbrua over Solkilen til Presterødbakken.	40	Mye sykkeltrafikk i stor fart krysser bilvei
Ø9-1b	Kilden - Flintveien: Bør stedvis forbedre veidekke, siktforhold og evt. vegbelysningen. Foreslås som alternativ til Ø9-1. Ved GS-kryssinger over Narverødveien og Husvikveien foreslås intensivbelysning av gangfelt og siktutbedringer.	3	Foreslår ikke planskilte kryssinger ved de nevnte kryssene, pga. kostnader og inngrep på sidearealer. Sum er anslått. Behovet for tiltak må undersøkes mer
Ø12-1	Narverødveien: Gang- og sykkelvei (ca. 600 meter) langs "missing link" ved Saba-tomten	10	Eventuelt redusert kostnad grunnet rekkefølgekrav/spleiselag med Meny?
Ø13-1	Narverødveien: Gang- og sykkelvei ("missing link") ved Husvik skole	3	Er også meldt inn i forbindelse med bruk av restmidler fra Tønsberg-pakka
S1-1	Nøtterøyveien/ Kirkeveien; Kanalbrua - Teie veidele: Foreslår å bygge om eksisterende gang- og sykkelvei på vestsiden til sykkelvei med fortau. På østsiden foreslås å bygge ny kombinert GS-veg og adkomstveg til boliger ifm. etablering av kollektiv- eller sambruksfelt langs Nøtterøyveien.	40	Må ses sammen med S1-4 og med eventuelt nytt kryss med Cappellens vei/Solveien. Tiltakene vil medføre inngrep på sidearealer. Må lage forprosjekt om løsninger og kostnader.

Tiltaksnummer	Gang- og sykkeltiltak	Sum mill.kr	Merknader
S2-1	Smidsrødveien; Bekkeveien - Øgårdveien (strekning utenom gatebruksplanen): Ombygging til sykkelveg med fortau på vestsiden av Smidsrødveien.	10	Tiltakene må tilpasses til omgivelsene og må samordnes med tiltakene innen gatebruks-planen for Teie. Bør også ses i sammenheng med ny fastlandsforbindelse og kryss i Bekkeveien.
S4-1	Smidsrødveien; Teie veidele - Astoriaveien: Det bør gjennomføres et forprosjekt for å vurdere muligheter og kostnader for å etablere en stedstilpasset sykkelvei med fortau (SMF) på vestsiden av fv.308, uten store inngrep på sidearealer.	20	Tiltak for gående og syklende ved Kolberg fastlegges i reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse
S8-1	Amundrødveien: Bregneveien - Kjærnåsveien: "Missing link". Foreslår å bygge nytt fortau på østsiden av fv.428.	8	Det vil bli inngrep på sidearealer
S9-1	Amundrødveien: Kjærnåsveien - Vestfjordveien: "Missing link". Foreslår å bygge nytt fortau på østsiden av fv.428.	8	Det vil bli inngrep på sidearealer
S10-1b	Munkerekkveien ved hus nr.55: Sikre krysningspunkt over Munkerekkveien der er det fortau-sideskift.	0,5	Etablere 40 km/t fartsgrense, opphøyd gangfelt, intensivbelysning og universell utforming.
S12-1	Ramdalveien: Eksisterende gs-veg på vestsiden bygges om til sykkelveg med fortau. Krysningspunkt sikres	13	
S14-1	Munkerekkveien - Ramdalveien: Eksisterende gang- og sykkelvei på nordsiden bygges om til sykkelvei med fortau.	10	
S15-1	Solveien; Rambergveien - Biskopveien: Eksisterende gang- og sykkelvei på nordøst-siden bygges om til sykkelvei med fortau	21	Tiltaket bør ses i sammenheng med evt. ny veg Solveien/ Cappelens vei til fv.308
S17-1	Kjærnåsveien; Sidensvansveien-Kirkeveien: Bygge om dagens fortau på nordsiden, til gang- og sykkelvei. Vil medføre inngrep i hekker/hager	5	
G1-b	Ollebukta: Mammutkrysset - Klostergt/Nedre Langgate: Foreslår å sykle i blandet trafikk langs Ollebukta. Tilrettelegge for sykling "rundt" båthavna + kobling til ny GS-bru. Jfr. tiltak G2.	3	Det blir behov for omdisponering av kommunal grunn.

Tiltaksnummer	Gang- og sykkeltiltak	Sum mill.kr	Merknader
G2, G3, G5	Gang-/sykkeltiltak og noe standardheving i Nedre Langgate. Løsninger fastlegges i reguleringsplanfasen. Strekning G1-G2: Har på kort sikt forutsatt sykling langs Ollebukta; se G1-b.	40	Løsninger og kostnader er ikke fastlagt ennå! Må ses i sammenheng med G4 og G28 (de er prioritert under kollektiv). Løsninger, standard mm fastlegges i reguleringsplan. Det kan bli inngrep på sidearealer
G6	Dagens gang- og sykkelbru til Kaldnes utvides fra 3 til 6m bredde, med adskilte anlegg for gående og syklist.	55	Er utredet av Dr.Ing A.Aas-Jakobsen i mai-2018. Blir behov for litt areal til ilandføring.
G7	Det foreslås å bygge ny klaffebru for gående og syklist (eller bare for syklist) på vestsiden av dagens Kanalbru. Det må etableres adskilte anlegg for gående og syklist.	70	Blir behov for omdisponering av noe kommunalt areal for tilførselsveier mm. Løsninger utredes i et forprosjekt.
G10	W.Wilhelmsens vei; Stoltenbergs gate - Vestfoldgata: Foreslår sykkelveg med fortau på nordsiden eller sørsiden.	2	NB! Svømmehallutbygging. Rekkefølgekrav? Må ses i sammenheng med fremtidig løsning i dette området.
G11	Vestfoldgata; Wilhelm Wilhelmsens veg - Slagenvegen: Sykkelgate (med bilen som gjest)	12	Krever omdisponering av kommunal og erverv av privat grunn
G13	Svend Foyns gate; Nedre Langgate - Storgata: Sykkelfelt foreslås	5	
G14	Prestegata; Nedre Langgate - Storgata: Ensidig sykkelfelt, fjerne parkeringsplasser og tillate sykling mot enveiskjøring.	2	Kommunen planlegger gata ifm. overvannsprosjektet. Dekkes kostnadene av kommunale VA-midler?
G15	Tollbodgata; Nedre Langgate - Baglergata: Sykkelfelt foreslås	9	
G16	Tollbodgata; Baglergata - Farmannsveien arm: Foreslår sykling i blandet trafikk. Tiltak: Skilting og oppmerking.	1	
G17	Tollbodgata; Håkon Gamles gate - Grev Wedels gate: Sykkelgate/ sykling i blandet trafikk	1	Krever omdisponering av kommunal grunn
G18	Tollbodgata; Grev Wedels gate - Jernbanegaten: Etablere sykkelgate	1	Krever omdisponering av kommunal grunn
G19	Jernbanegaten; Tollbodgata - Halvdan Wilhelmsens allé: Bygge sykkelvei med fortau på jernbanesiden der det i dag er gang- og sykkelvei. Jernbanegaten må forskyves noe mot sydvest.	2	Må ses i sammenheng med fremtidig jernbane.

Tiltaksnummer	Gang- og sykkeltiltak	Sum mill.kr	Merknader
G20	Jernbanegaten: Halvdan Wilhelmsens allé - Slagenveien: Bygge sykkelvei med fortau mot jernbanen der det i dag er fortau	15	Må ses i sammenheng med fremtidig jernbane
G21	Stoltenbergs gate langs Farmannstorvet: Etablere gang- og sykkelvei langs torvet fram til Hvalenkrysset.	3	I forbindelse med opprustning av Farmannstorvet
G23	Halvdan Wilhelmsens allé; Jernbanegaten - Stenmalveien: Sykkelveg med fortau (oppgradering av eksisterende anlegg) på nordsiden. Evt. Tiltak også på motsatt side	4	
G25	Farmannsveien; X Grev Wedels gate - X Olav Trygvassons gate: Bygge sykkelvei med fortau på vestsiden der det i dag er fortau.	17	G-25 tilstøter N1-1 og G35. Krever litt stripe-erverv. Må ses i sammenheng med fremtidig jernbane.
G29	Reasfaltering, skilting og oppmerking på deler av sentrums lokalveinett som er definert som sekundærveinett for sykkel	2	
G32	Sykkelparkering Tønsberg sentrum	3	Behov og løsninger må utredes nærmere
G35	Grev Wedels gate; X Farmannsveien - X Tollbodgaten: Etablere sykkelvei med fortau langs "missing link" på sykkelhovedakse gjennom øvre bydel	7	Må ses i sammenheng med fremtidig jernbane
G38	Etablere ny gang- og sykkelbru lenger vest for eksisterende Kaldnes bru, ihht. intensjonsavtalen om ny fastlandsforbindelse.	75	Plassering og lengde er ikke fastlagt. Har forutsatt økonomisk +praktisk "spleiselag" mellom bypakka og evt. utbygging på Kaldnes. Må utredes i forprosjekt
V3-2, N6-8, Ø9-4, S3-6, S5-6	Sykkelparkering i lokalsentra; Sem, Eik, Tolvsrød, Borgheim, Hjemseeng	1	Eableres i samarbeid mellom bypakka og kommunene. Behov og løsninger må utredes nærmere.
	SUM GANG- OG SYKKELTILTAK	577	

3 Videre prosess

Tiltakene som skal finansieres av bypakken kan først gjennomføres når stortingsproposisjonen for Bypakke Tønsberg-regionen er vedtatt. Som grunnlag for Stortingets behandling bør det i proposisjonen for utbyggingen som minimum presenteres en liste over hvilke delprosjekt som inngår i utbyggingen. For minst ett prosjekt bør det foreligge godkjent reguleringsplan (i dette tilfelle ny fastlandsforbindelse) og kvalitetssikret kostnadsanslag på detaljplannivå.

Vedtak på reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse skal etter planen planlagt fremdrift foreligge ved årsskiftet 2020/2021. Vedtatt reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse danner sammen med anbefalte tiltak i denne planen grunnlaget for bompengeproposisjonen som skal behandles i Stortinget, tidligst 2021.

