



Bypakke Tønsberg-regionen

Tiltak for gange, sykkel og kollektivtrafikk

Prosjektbestilling til Statens Vegvesen fra Bypakke
Tønsberg-regionen ved arbeidsgruppe A4



Dato: 15.06.2016

Innledning

Prosjektbestillingen til Statens vegvesen er utarbeidet av arbeidsgruppe A4 på vegne av Bypakke Tønsberg-regionen. Arbeidsgruppe A4 ble etablert for å utarbeide planer for «hovedaksene for buss/sykkel». Iht. vedtak i overordnet styringsgruppe (OSG) den 6. januar 2016 og i sak til behandling i bypakke-kommunene i juni 2016 om «Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv», er arbeidsområdet foreslått utvidet og omformulert til å omfatte «Satsing på gange, sykkel og kollektiv/ Hovedaksene buss og sykkel».

Bestillingen omhandler første planfase – interkommunal kommunedelplan temaplan – spesielt. Bypakke-organisasjonen vil komme tilbake med en ny bestilling på videre prosjekter basert på anbefalingene i kommunedelplanen.

Prosjektbestillingen er utarbeidet i samarbeid med prosjektleder i Bypakke Tønsberg-regionen, og legges frem for administrativ og overordnet styringsgruppe for godkjenning.

Prosjektbestillingen vil være et styringsdokument i forholdet mellom Bypakke Tønsberg-regionen og Statens vegvesen som utførende etat av faglig arbeid med satsing på gange, sykkel og kollektiv (GSK).

1 Beskrivelse av prosjektet

1.1 Prosjekt «Gange, sykkel og kollektivtransport»

«Satsing på gange, sykkel og kollektiv/ Hovedaksene buss og sykkel» er et delprosjekt innenfor Bypakke Tønsberg-regionen. Delprosjektet har ansvar for å få utarbeidet kommunedelplaner og reguleringsplaner som skal danne grunnlaget for fysiske tiltak for gående, syklende og kollektivtiltak i bypakka. Gjennom vedtak hos partene i mai og juni 2015 er det vedtatt at det skal lages en interkommunal kommunedelplan temaplan for gange, sykkel og kollektivtrafikk.

Statens vegvesen skal i samarbeid med arbeidsgruppe A4 utarbeide en interkommunal kommunedelplan temaplan for gange, sykkel og kollektivtransport (IKDP-GSK). Kommunedelplanen skal omfatte de 4 bypakke-kommunene Nøtterøy, Stokke, Tjøme og Tønsberg.

Kommunedelplanen med tilhørende undersøkelser skal ha en detaljeringsgrad som sikrer at alternativene er gjennomførbare. Det skal utarbeides kostnadsoverslag for alternativer som utredes. Sammen med særlig måloppnåelse skal kostnadsoverslaget danne grunnlaget for prioritering og anbefaling av tiltak og videre prosess.

Arbeidet med temaplanen vil avdekke behovet for videre planlegging (reguleringsplaner, forprosjekt etc.). Delprosjektet vil på sikt kunne utvides til å ha ansvar for videre planlegging og bygging av fysiske tiltak.

For spørsmål som skal avklares av samarbeidspartene i bypakka (fylkeskommunen og kommunene) fremlegger arbeidsgruppen saksutredning med forslag til innstilling.

Det er viktig å samarbeide nært med de andre delprosjektene bypakka, spesielt A1 «Gatebruksplan for Tønsberg sentrum» og A2 «Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme», og A3 «Trafikkløsninger på Tjøme, Presterød, Teie og Hogsnes» (Særlig Teie og Presterødbakken).

1.2 Mål for prosjektet

En felles målstruktur ligger til grunn for alle delprosjektene i Bypakke Tønsberg-regionen. «Satsing på GSK/ Hovedaksene buss og sykkel» er et av delprosjektene og skal derfor bidra til at målene for bypakka nås.

I det videre GSK-arbeidet må målene konkretiseres og indikatorer identifiseres.

1.3 Problembeskrivelse og sentrale prosjektutfordringer

Problemstillinger i dag:

- **Reisemiddelfordeling/ miljø:** For mange kjører bil, og for få går, sykler og reiser kollektivt. Jfr. RVU 2013–14.
- **Helse:** Inaktivitet og fedme medfører store helseproblemer og samfunnskostnader. Jevnlig gange og sykling kan bidra til å redusere disse problemene.
- **Buss:** Bussreisende opplever forsinkelser og uforutsigbar framkommelighet, særlig i rush.
- **Gange og sykling:** Syklende må ofte ferdes på samme areal som gående og/eller motorisert trafikk, noe som medfører utrygghet, ulykker og dårlig framkommelighet for alle trafikantgrupper. Det er lav sykkelandel i Tønsberg-regionen og sykkelandelen er synkende iht. RVU'er i 2009 og 2013/14.

Prosjektutfordringer:

- Detaljere og konkretisere «nullvekstmålet»; at veksten i persontransport skal tas med gange, sykling og kollektivtransport.
- Utvikle gode traseer og attraktive tilbud/ løsninger for GSK på dagens gatenett eller evt. nye traseer.
- Prioritere GSK fremfor privatbilen. Dette vil innebære både god tilrettelegging for GSK, restriksjoner på bilbruk og arealbruks-tiltak.
- Gode overgangsmuligheter mellom buss og tog. Dette vil kreve god koordinering med delprosjektet «A1 – Gatebruksplan for Tønsberg sentrum».

Ny fastlandsforbindelse vil gi redusert trafikk på dagens vegnett, mer plass og et bedre utgangspunkt for gode løsninger enn hva vi har i dag.

1.4 Planarbeid

Aktuelle oppgaver i planarbeidet er:

- Utarbeide prosjektplan med fremdriftsplan og kostnadsoverslag for planarbeidet.
- Detaljere og konkretisere mål, for å skaffe grunnlag for planleggingsambisjoner, dimensjonering av tiltak og resultatmåling/ oppfølging.
- Fremskaffe og vurdere tilgjengelig grunnlagsmateriale fra tidligere utredninger. Vurdere hva som må oppdateres eller suppleres
- Gjennomføre nødvendige registreringer og undersøkelser; bl.a. fremskaffe trafikkdata, foreta grunnundersøkelser, arkeologiske registreringer m.m., for å beskrive dagens situasjon og problemstillinger
- Analysere og anbefale både fysiske og ikke-fysiske GSK-tiltak, inkludert drift av kollektivtransport.
- Vurdere behovet for bilrestriktive tiltak
- Vurdere muligheten for innfartsparkering og eventuell lokalisering av disse
- Definere og utrede eventuelle løsningsalternativer, herunder hovedtraséer for GSK og sykkelparkeringstilbud.
- Gjennomføre transportutredninger og analyser (verktøy: AIMSUN, areal- og transportplanleggingsmodellen/ATP-modellen mm.)
- Gjennomføre ROS analyser/ risikovurderinger
- Gjennomføre kostnadsberegninger og nytte-/ kostnadsvurderinger ift. målene
- Samhandle med berørte særinteresser

Kostnadsberegningene for IKDP-GSK skal gjennomføres med usikkerhetsnivå som er normalt for kommunedelplaner, dvs. $\pm 25\%$.

Utdypende beskrivelse av tema som skal utredes:

Hovedsykkeltraséer

Det må sørges for gode overganger for syklister til/fra området som inngår i gatebruksplanen for Tønsberg sentrum.

Kollektivtraséer

Bussene skal ha fri fremføring inn til og gjennom Tønsberg sentrum. Gruppe A1 og A4 må samarbeide tett for å sikre gode løsninger. Dagens bussterminal har for liten kapasitet. Det er ønskelig å etablere en ny byterminal i Møllegata. Dette og evt. andre muligheter vurderes. Arbeidet må også ses i sammenheng med planer for IC og kollektivknutepunktet ved jernbanestasjonen.

Gange

Mål/ ambisjonsnivå og løsninger utredes.

1.4 Prosess

Følgende faser er aktuelle i det videre arbeidet:

Fase 0

Konkretisere planleggingsmål og utarbeide statusbeskrivelse. Oppstart av forberedende arbeider (registreringer, tellinger og analyser). Alle gruppene vil ha et behov for felles kunnskapsgrunnlag. A1 og A4 tar ansvar for innhenting av nødvendig kunnskap om miljøvennlig transport og bidrar med dette inn i arbeidet med konsekvensutredning av ny fastlandsforbindelse.

Fase 1

Det arbeides med GSK-IKDP. Formelt vedtak bør avvente avklaring (trolig høsten 2017) av trasé for ny fastlandsforbindelse, da handlingsrommet kan påvirkes av denne. Dette vil bli nærmere avklart i det videre planarbeidet.

Fase	Oppgaver	Tid	Varighet	Budsjett
0	Avklare mål og oppgaver, registreringer og analyser, arbeid med trafikkmodeller (ATP, Aimsun, tellinger og registreringsarbeid mfl.). Felles for alle gruppene.	2015 – 2016	1,5 år	2,0 mill. kr
1	Arbeid med GSK-IKDP	2016 – 2017	1,5 – 2 år	3,5 mill. kr
2	Reguleringsplaner, byggeplaner mm	Fra 2018		2,5 mill. kr
3	Gjennomføring	Fra 2021		

Fase 2 og senere

Det må fastlegges hvilke tiltak som skal planlegges, finansieres og gjennomføres som del av bypakka og hvilke tiltak som må bli andres ansvar.

GSK-IKDP må følges opp med mer detaljerte planer for gjennomføring. Planbehov og omfang av planarbeid avhenger av tiltak/ løsninger fastlagt i GSK-IKDP.

Det kan bli behov for å igangsette reguleringsplanprosesser på enkelte strekninger/områder. Regulering tar erfaringsmessig 1–1,5 år pr. plan. Dermed kan oppstart av byggeplanlegging og grunnervv anslås til 2020 og oppstart av anleggsarbeider i 2021. Mindre tiltak, som ikke vil kreve regulering, kan gjennomføres tidligere. Forannevnte er antakelser basert på erfaring fra tidligere planprosesser. Mulig fremdrift vil avhenge av flere faktorer.

2 Rammebetingelser

2.1 Finansiering

Prosjektet inngår i Bypakke Tønsberg-regionen og forutsettes finansiert gjennom bompenger, mva-kompensasjon og bidrag fra Vestfold fylkeskommune. Planarbeidet finansieres gjennom forskuttering fra Vestfold fylkeskommune og de deltagende kommunene.

2.2 Kostnadsoverslag planarbeider

Statens vegvesen har stipulert kostnader for utarbeidelse av IKDP-GSK til omlag 5 millioner kroner. Årlige budsjett for plankostnadene legges fram av vegvesenet. Budsjettet splittes opp i kostnader for deloppgaver. Statens vegvesen utarbeider hver tertial prognose for sluttkostnad for planarbeidet. Dette er nødvendig for økonomistyring og for å fange opp eventuelle endringer i innhold og omfang for planoppgaven.

2.3 Økonomisk godtgjøring til Statens vegvesen

Planarbeid som utføres av Statens vegvesen knyttet til GSK-arbeidet dekkes innenfor finansieringen i Bypakke Tønsberg-regionen. Dette omfatter både Statens vegvesens interne kostnader og kjøpte tjenester i forbindelse med konsulentarbeid, feltundersøkelser og lignende. Kostnader skal planlegges og fremlegges for Bypakke Tønsberg-regionen via arbeidsgruppe A4 før arbeid igangsettes.

Utbetalinger fra Bypakken til Statens vegvesen skal skje i tråd med de rutiner som fastsettes for arbeidet med Bypakke Tønsberg-regionen.

2.4 Grensesnitt

Arbeidet med GSK-tiltak skal avgrenses i forhold til andre delprosjekter i Bypakke Tønsberg-regionen samt andre relevante planoppgaver. Eventuelle «gråsoner» avklares med Bypakke Tønsberg-regionen via prosjektleder Nina Ambro Knutsen og prosjektgruppa (PG).

2.5 Andre spesielle krav

Planarbeidet skal gjennomføres i tråd med gjeldende lover og forskrifter og beste praksis innen vei- og transportplanlegging. Reglene i plan- og bygningsloven med tilhørende forskrifter er bestemmende for arbeidet.

Statens vegvesen utarbeider styringsdokumenter for sitt arbeid etter egne regler slik som prosjektstyringsplan, kvalitetsplan, HMS plan mm.

2.6 Engasjement av konsulenter

Statens vegvesen har anledning til å inngå kontrakter med konsulenter og rådgivere for å utføre deler av arbeidene. Inngåtte kontrakter skal kunne fremlegges for arbeidsgruppe A4.

2.7 Prioritering av tiltak

I arbeidet med IKDP–GSK vurderes hvilke tiltak som bør planlegges, finansieres og gjennomføres som del av bypakka og hvilke tiltak som bør bli andres ansvar. For bypakke–aktuelle tiltak foreslås prioriteringskriterier og prioriteringslister.

Tiltak/ anlegg bør prioriteres høyest der potensialet for endret transportmiddelvalg er størst.

En bør først gjennomføre tiltak der det blir høy bruk og god nytte ift. målene (blant annet for å få og kunne synliggjøre effektive tiltak).

2.8 Andre viktige føringer for arbeidet

- Anbefalinger og tiltak skal være kunnskapsbasert og begrunnes faglig godt.
- Det gjennomføres en tilpasset «nytte/kost» vurdering av tiltakene.
- Resultater skal måles, dokumenteres og evalueres årlig.
- Nullvisjonen legges til grunn innen trafikksikkerhet.
- Anlegg/tiltak skal utformes slik at det føles trygt og attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt, hele året.
- Løsninger/tiltak skal ha universell utforming.
- Statens vegvesens vegnormaler legges til grunn for GSK–arbeidet, også der «hovedaksene» vil gå på kommunale veger (for å oppnå enhetlig standard på både anlegg og drift).
- I noen tilfeller (i for eksempel smale sentrumsgater), søkes stedstilpassede løsninger
- Enkle og billige tiltak som kan ha god effekt («lavhengende frukter») bør realiseres parallelt med mer langsiktig planarbeid, hvis slike tiltak kan finansieres.

3 Prosjekteringsforutsetninger

3.1 Planområde, dimensjoneringsår, avgrensninger

For IKDP–GSK avklares disse forholdene i planprogrammet.

For annet planarbeid, avklares disse forholdene i hver enkelt tilfelle.

4 Kommunikasjon

Kommunikasjonsgruppen utarbeider kommunikasjonsstrategi og skal bistå og gjennomføre kommunikasjon ut av prosjektorganisasjonen og tilrettelegge for intern og ekstern informasjon. Direkte henvendelser fra media, interessegrupper og lignende om faglige spørsmål kan bevarer av Statens vegvesen, eventuelt i samråd med prosjektleder i bypakka eller prosessleder i arbeidsgruppe A4.

5 Organisering og styring

5.1 Ansvar og myndighet

Statens vegvesen forholder seg til arbeidsgruppe A4 ved gjennomføring av arbeidene. Kontaktperson i A4 er prosessleder Jørn Rangnes.

5.2 Ansvarlig faglig leder hos Statens vegvesen

Statens vegvesen har utpekt en delprosjektleder til å lede det faglige arbeidet for Statens vegvesen. Øyvind Søfteland er tildelt denne rollen.

5.3 Samarbeid, møtstruktur og rapportering

Statens vegvesen samarbeider med arbeidsgruppe A4 om utførelse av arbeidet. Rapportering skjer gjennom arbeidsgruppe A4. Saker eller spørsmål som må avklares av andre organer i Bypakke Tønsberg-regionen, håndteres videre av arbeidsgruppe A4 i samarbeid med prosjektleder for Bypakke Tønsberg-regionen.

Prosessleder eller delprosjektleder i arbeidsgruppe A4 innkaller til møter i A4. Delprosjektleder fra Statens vegvesen deltar i arbeidsgruppe A4 og eventuelt andre grupper.

Statens vegvesen er sekretær for arbeidsgruppe A4 og skriver møtereferater fra møtene, med mindre annet avtales.

Statens vegvesen skal rapportere til arbeidsgruppe A4 minimum ved hvert fastlagte møte i A4. Statens vegvesen benytter egne rutiner for rapportering internt innenfor Statens vegvesens organisasjon.

5.4 Politisk behandling

IKDP-GSK behandles i bypakka administrativ styringsgruppe og overordnet styringsgruppe før vedtak i bypakkekommunene. Det vises ellers til politisk sak om at planen skal gjennomføres som en interkommunal kommunedelplan.

6 Viktige dokumenter

Sentrale dokumenter i forhold til gjennomføring av planarbeidet:

1. Beslutning fra regjeringen oktober 2015 om videre planarbeid med transportsystemet i Tønsberg-regionen
2. Politiske saker i Vestfold fylkeskommune, Tønsberg kommune, Nøtterøy kommune, Tjøme kommune og Stokke kommune:
 - a. Høringsuttalelse til konseptvalgutredning for transportsystemet i Tønsberg-regionen, mars- april 2014
 - b. Organisering av Bypakke Tønsberg regionen, mars- april 2014
3. Konseptvalgutredning for transportsystemet i Tønsberg-regionen (KVU) datert november 2013, inkludert kvalitetssikringen av denne.
4. Vedtatte kommuneplaner i Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke kommuner

Andre faglige rapporter vil også være aktuelle for planarbeidet. Dette vil ivaretas gjennom dialog med arbeidsgruppe A4.