



INTERKOMMUNAL KOMMUNEDDELPLAN FOR GANGE SYKKEL OG KOLLEKTIVTRANSPORT

PLANBESKRIVELSE- HØRINGSUTKAST 19.09.2019



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 nyttetraffic, 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. Gruppen har bestått av:

- Vestfold fylkeskommune: Jørn Rangnes (prosessleder), Marit Synnes Lindseth, Knut Vatsend, Charlotte Neskværn 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	Planens formål.....	6
1.3	Premisser for planen.....	7
2	Dagens situasjon i Tønsberg-regionen	10
2.1	Befolkning og arealbruk.....	10
2.2	Trafikk og bilbruk.....	10
2.3	Buss	10
2.4	Nærings- og nyttetransport	11
2.5	Gående og syklende.....	11
3	Mål.....	12
3.1	Bakgrunn, basisår og referanseår.....	12
3.2	Konkretisering av målene.....	13
4	Planens anbefalinger	16
4.1	Hovedgrep i planen.....	16
4.2	Kort om prosess knyttet til anbefaling	17
4.3	Anbefalte gang-, sykkel- og kollektivtiltak	17
5	Tiltak på hovedaksene.....	24
5.2	Anbefalte biltiltak	59
5.3	Tiltak for nærings- og nyttetraffikk.....	60
5.4	Andre anbefalte tiltak	60
6	Kostnader, konsekvenser, virkninger og nytte.....	63
6.1	Kostnader.....	63
6.2	Konsekvenser og effekt av tiltakene	63
7	Videre planarbeid	67
8	Faglig grunnlag	68

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.

Det er planprogrammet for kommunedelplanen som angir hva som skal utredes. Planprogrammet ble fastsatt i Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme kommuner i mai 2017. Planprogrammet ble også behandlet i fylkestinget i mai 2017.

1.2 Planens formål

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

- Befolkningsvekst ikke skal 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

Planen skal angi hvilke tiltak som bør finansieres gjennom bypakka, og hvilke tiltak kommunene og fylkeskommunen bør ha ansvar for.

Planen skal 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.

1.3 Premisser for planen

1.3.1 Planprogrammet

Planprogrammet angir at:

- Det geografiske planområdet for denne kommunedelplanen, er Tønsberg og Færder kommuner. (Nøtterøy og Tjøme ble den 01.01.2018 slått sammen til Færder kommune).
- 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.
- Kommunedelplanen er en temaplan. Dette betyr at:
 - Det er ikke krav om konsekvensutredning (KU), og konsekvenser vil bli beskrevet på en enklere måte enn i en ordinær KU. KU vil utarbeides i senere reguleringsplaner hvis nye arealer skal tas til vegformål.
 - Temaplanen er ikke juridisk bindende for arealbruk og traséer i områdene som omfattes av planen, men det som fremgår av planen skal være hovedpremiss for senere vedtak på de områdene planen omfatter og bidra til å oppnå planens mål (Plan og bygningslovens § 11-3).
- Følgende temaer skal utredes: Mål, Gange, Sykkel, Kollektivtrafikk (buss og taxi), Bilrestriktive tiltak, Innfartsparkering, Trafikksikkerhet, Nærings-/ nyttetraffic, Holdningsskapende tiltak og mobilitetsplanlegging. I tillegg er arealbruk utredet, siden arealbruk har stor betydning for transport.
- Det følgende skal utredes for alle deltemaene: Vurdering av konsekvenser og gjennomførbarhet, Risiko og sårbarhet (ROS), Kostnader og nytte/ kostnad, Videre planarbeid
- Statens vegvesens vegnormaler legges i hovedsak til grunn for løsninger og tiltak i planarbeidet. For fylkesveger og kommunale veger kan vegnormalene fravikes dersom en enklere standard er hensiktsmessig. I planarbeidet skal det utredes om andre utførelse-standarder enn vegvesenets, bør benyttes i bypakka.

Planområdet omfatter ikke Re kommune. Kommunesammenslåingen ble ikke drøftet som tema for planarbeidet da planprogrammet ble fastsatt av partene i 2017.

1.3.2 Andre planfaglige føringer

- Konseptvalgutredning (KVU) for Bypakke Tønsberg-regionen: KVU'en peker bla. på behov for fri fremføring for kollektivtrafikken på hovedaksene til sentrum og et sammenhengende sykkelvegnett til de mest folkerike områdene.
- Gatebruksplanen for Tønsberg sentrum, vedtatt i Tønsberg bystyre i september 2017
- Gatebruksplan for Teie, vedtatt i Færder kommunestyre i mars 2019.

- Diverse nasjonale mål og planer innen klima/miljø/energibruk, folkehelse, trafiksikkerhet, arealbruk mm.

1.3.3 Medvirkning

Medvirkningsprosesser gjennomføres iht. Plan- og bygningsloven.

Følgende er gjennomført i perioden 2016–2019:

- Forslag til planprogram var på høring/offentlig ettersyn i tiden 30.09.2016 – 20.11.2016. Planprogrammet ble vedtatt av partene i Bypakke Tønsberg-regionen i mai 2017.
- I november 2017 hadde Bypakke Tønsberg-regionen åpen kontoruke på Bydelshuset i Tønsberg. I løpet av uka ble det arrangert informasjonsmøte om interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtiltak i forbindelse med høring av planprogrammet.
- I løpet av 2019 er det gjennomført flere informasjonsmøter for ulike politiske organer i Tønsberg og Færder kommuner. Det er også gjennomført informasjonsmøter med administrasjonen i Tønsberg kommune.

Følgende er planlagt:

- Planen legges ut på høring og offentlig ettersyn høsten 2019. Datoer for høringsperioden vil bli annonsert. I denne perioden vil det gjennomføres informasjonsmøter i Tønsberg og Færder kommune.

1.3.4 Ansvar og finansiering

Planforslaget anbefaler en rekke gange-, sykkel- og kollektivtiltak. 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 gange-, sykkel- og kollektivsatsningen i 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. 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.

Planen er også ment å kunne bli brukt av offentlige myndigheter for å angi krav om rekkefølgebestemmelser ved behandling av private planer. Slike bestemmelser foreligger

allerede for noen av tiltakene på prioriteringslisten. Der vil si at arealutvikling og utbygging som medfører økt trafikk og ferdsel langs offentlige veier, pålegges krav om for eksempel trafikksikringstiltak for å oppnå at det blir god nok trafiksikkerhet og attraktivt å gå og sykle. Kommunene er planmyndighet innen sine geografiske områder og har ansvaret for bl.a. arealbruk. Vegeierne har ansvar for veg- og trafikktiltak på sine veger. Kommune-loven og nasjonale og regionale planer m.fl. beskriver også ansvarsfordeling mellom kommuner, fylkeskommuner og nasjonale myndigheter.

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 KVV (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 bompengereordningen 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).

2 Dagens situasjon i Tønsberg-regionen

2.1 Befolkning og arealbruk

I Tønsberg-regionen (Tønsberg og Færder kommuner) bor det pr. 1.kvartal 2019 ca. 72700 innbyggere. Disse fordeler seg slik: Tønsberg ca. 46 100 innbyggere og Færder ca. 26600 innbyggere. Befolkningsøkningen forventes å bli størst i Tønsberg. I følge tall fra Statistisk sentralbyrå forventes Tønsberg å ha 50500 innbyggere og Færder 28100 innbyggere i 2030. Til sammen forventes 78600 innbyggere i 2030 i Tønsberg-regionen.

Hele 82 % bor innenfor 3 km fra nærmeste sentrumsområde og 61 % av alle arbeidsplassene ligger nærmere enn 1 km fra nærmeste sentrumsområde. Dvs. at mange bor slik til at de kan sykle eller gå til nærmeste sentrum.

God arealplanlegging gjør at Tønsberg-regionen har et bra utgangspunkt for å øke andelen miljøvennlige reiser. Dette bør videreutvikles og forsterkes.

2.2 Trafikk og bilbruk

Det er mye biltrafikk på deler av vegnettet rundt Tønsberg, spesielt på hovedaksene mellom lokalsentrene og Tønsberg sentrum. Kanalbrua har mest trafikk, med årsdøgntrafikk (ÅDT) 33 000. Nedre Langgate har ÅDT 16 000. Tallene er fra 2018.

I Tønsberg-regionen foregår 67 % av alle reiser med bil. Bilandelen har økt siden 2009. Selv på korte reiser (under 2 km) foretas de fleste reisene med bil. 80 % av personbilene frakter kun bilføreren. 2/3 av biltrafikken på hovedaksene rundt Tønsberg sentrum skal til og fra sentrum. 60 % av de som har arbeidsplass i Tønsberg sentrum og sentralt på Nøtterøy har tilgang til gratis parkeringsplass hos arbeidsgiver, noe som i stor grad bidrar til valg av bil som reisemiddel.

Det er redusert framkommelighet på hovedaksene til og fra sentrum i rush-tidene, både for bil og buss. Forsinkelsene er størst om ettermiddagen. Langs hovedaksene har strekningen Kaldnes-Kanalen-Kjelle-Sem størst forsinkelse, som er beregnet til ca. 7 minutter i ettermiddagsrushet.

2.3 Buss

I perioden 2011–2016 økte antall bussreiser i Tønsberg med 16 %. Et bra busstilbud og gunstig bystruktur bidrar til dette. Fire av bussrutene har 85 % av antall bussreisende. Det er 15 minutters frekvens (eller oftere) på alle de 4 linjene i rushtid. I 2016 ble Jernbanegaten kollektivgate/busstopp og i 2019 ble østgående bussruter lagt forbi sykehuset. Dette har medført flere bussreisende.

Det er imidlertid også noen utfordringer:

- 3 av 10 bussavganger mer enn 3 minutter forsinket. Dette er mye ut fra byområdets størrelse.
- I Tønsberg-regionen er bare 6 % av alle reiser kollektivreiser.
- I rush står bussene i kø sammen med biler.
- Bussterminalen ved Farmandstredet har dårlig kapasitet.

2.4 Nærings- og nyttetransport

I Tønsberg-regionen antas nærings- og nyttetransport å utgjøre rundt 20 % av trafikken og vil trolig å øke i takt med befolkningsveksten. Det er i sentrumsområdene nærings- og nyttetraffikken opplever de største utfordringene i Tønsberg-regionen per i dag. Utfordringene er bla. å finne egnede steder nær målpunktet for både varelevering og parkering for hjemmehjelper. Det kan bli en utfordring å finne fram til tiltak som bidrar til å nå nullvekstmålet samtidig som tiltakene ikke skal medføre redusert framkommelighet for næringstrafikken i rushtid.

2.5 Gående og syklende

Tønsberg-regionen har i dag en sykkelandel på 7 %. Dette er et gjennomsnitt for begge kommunene. I sentrale strøk er andelen høyere.

Det er sammenhengende gang- og sykkeltilbud i store deler av Tønsberg-regionen, men i Tønsberg sentrum, og på deler av hovedaksene inn mot sentrum, er det til dels både manglende og usammenhengende vegnett for syklister. Langs deler av hovedaksene inn mot sentrum er det behov for økt kapasitet og behov for å skille gående og syklende.

I Tønsberg-regionen har politiet registrert 187 ulykker med gående og syklende i perioden 2008– 2017. Halvparten av fotgjengerulykkene skjedde i gangfelt og nesten 3 av 4 sykkelulykker skjedde i kryss eller avkjørsler. Mange av fotgjenger- og sykkelulykkene skjedde i Tønsberg sentrum og på hovedaksene inn mot Tønsberg sentrum.

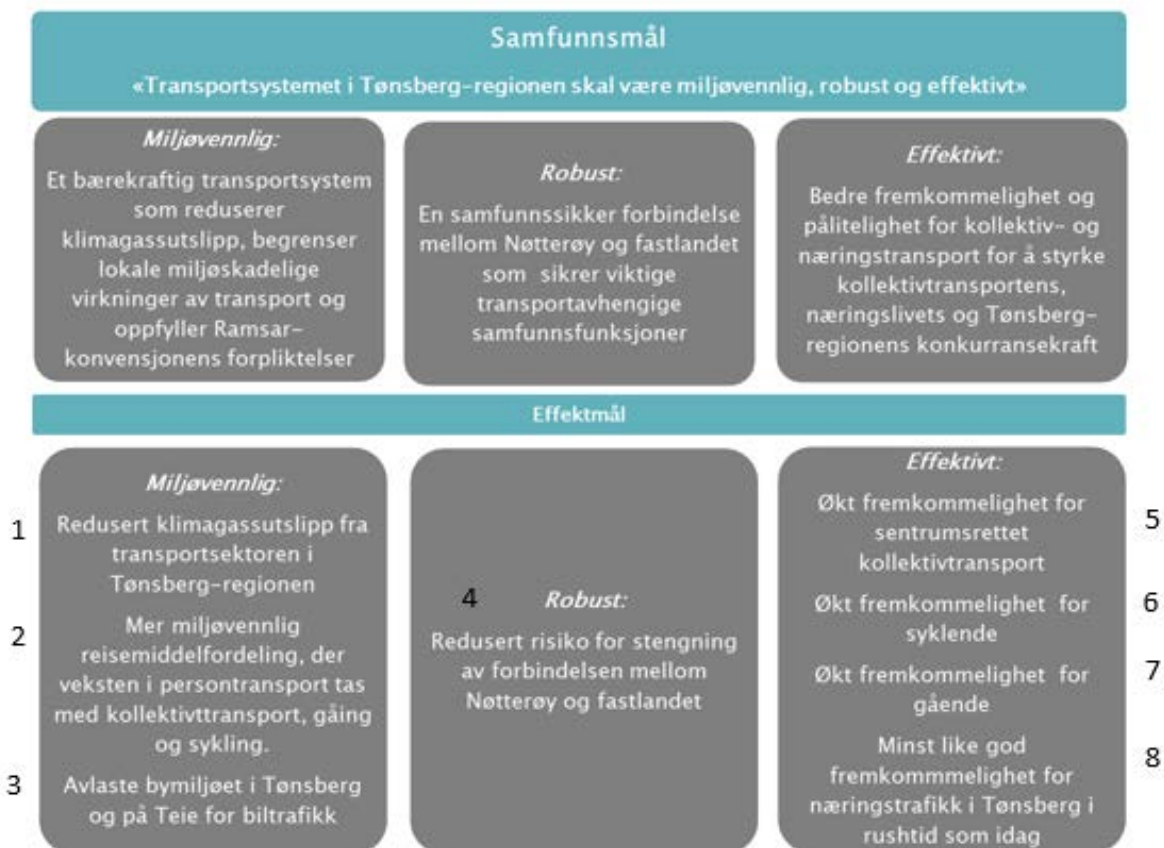
3 Mål

3.1 Bakgrunn, basisår og referanseår

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

Målene skal:

- Formidle bypakkas satsingsområder og ambisjonsnivå.
- Gi grunnlag for prioritering av tiltak i bypakka (velge tiltak som gir høyest måloppnåelse).
- Gi grunnlag for oppfølging underveis.



Figur 3-1: Målstrukturen i Bypakke Tønsberg-regionen

Basisåret er nåsituasjonen og året man måler måloppnåelse i forhold til. Referanseår er året for måloppnåelse.

For bypakkas mål om reduserte klimagassutslipp (mål 1), bør basisåret være 1990 og referanseåret 2030, som i de nasjonale målene for klimaarbeidet (jfr. St. mld. 13 (2014–2015)). Mål om lokal luftforurensning måles løpende.

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 byvekstavgifter. Hvilket år som faktisk skal benyttes som basisår settes først når det inngås en byvekstavgift. I de byområdene som har inngått byvekstavgifter 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 byvekstavgifter, 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 ut fra byvekstavgiftsregimet 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.

3.2 Konkretisering av målene

En konkretisering av effektmålene tydeliggjør at Bypakke Tønsberg-regionen skal bidra til å oppnå både lokale og nasjonale målsettinger knyttet til folkehelse, klimagassutslipp, luftforurensning m.m.

De enkelte effektmålene er konkretisert for å redusere tolkningsrommet, gjøre det enklere å vurdere måloppnåelse og tydeliggjøre hvordan målene skal følges opp gjennom indikatorer og datakilde. Indikatorene er ikke vist her, men indikatorer er utarbeidet og finnes i hovedrapporten. Indikatorene vil bli viktige for å følge opp utviklingen, og for å kontrollere at utviklingen går i riktig retning. De fleste indikatorene er hentet fra byvekstavgiftene. Det anbefales å legge seg så tett opp til dette regimet som mulig, slik at man i størst mulig grad tilrettelegger for en fremtidig avtale.

Effektmål

Mål 1: Redusert klimagassutslipp fra transportsektoren i Tønsberg-regionen

- | | |
|-----|--|
| 1.1 | 40% reduksjon av CO2 innen 2030, beregnes med basisår 1990. |
| 1.2 | Lokal luftforurensing; NO ₂ og PM10, skal ikke overstige forurensningsforskriftens grenseverdier. |

Mål 2: Mer miljøvennlig reisemiddelfordeling der veksten i persontransport skal tas med gående, syklende og kollektivreisende

- | | |
|-----|---|
| 2.1 | Andelen gående, syklende, kollektivreisende og bilpassasjerer skal utgjøre omlag 50% av reisene. Transportmiddelfordeling i 2030: gange 20%, sykkel 10%, kollektiv 10% og bilpassasjer 10%. |
| 2.2 | Et attraktivt transporttilbud som gjør det enkelt å reise miljøvennlig og som gir gode muligheter for fysisk aktivitet i forbindelse med daglige reiser. |
| 2.3 | Prioritere tiltak der hvor det er størst potensial for økning i antall reiser til fots, med sykkel og kollektivtransport. |
| 2.4 | Arealbruk som reduserer transportomfanget og bidrar til miljøvennlig reisemiddelfordeling i tråd med nullvekstmålet. |

Mål 3: Avlaste bymiljøet i Tønsberg og på Teie for biltrafikk

- | | |
|-----|--|
| 3.1 | Redusert personbiltrafikk og støyplager i sentrumsområdene for å sikre helse og trivsel, samt legge til rette for byliv. |
|-----|--|

Mål 4: Redusert risiko for stengning av forbindelsen mellom Nøtterøy og fastlandet

- | | |
|-----|---|
| 4.1 | Fastlandsforbindelser som sikrer at samfunnsnyttige funksjoner opprettholdes. |
|-----|---|

Mål 5: Økt fremkommelighet for sentrumsrettet kollektivtransport

- | | |
|-----|---|
| 5.1 | Fri framføring av buss på de fire aksene inn mot kollektivknutepunktet i sentrum også i rushtidstrafikk. |
| 5.2 | Sentrumsrettet kollektivtilbud med minimum 10 minutters frekvens på de fire aksene inn mot kollektivknutepunktet i sentrum. |

Mål 6: Økt fremkommelighet for syklende

- | | |
|-----|---|
| 6.1 | Sammenhengende sykkelnett som gir syklistene god fremkommelighet til viktige målpunkter. |
| 6.2 | Sykkelvennlig utforming av sykkelnettet som gir god fremkommelighet og trygghet både på strekning og gjennom kryss. |
| 6.3 | Felles og høy standard for drift og vedlikehold av sykkelnettet. |
| 6.4 | Tilstrekkelig antall trygge sykkelparkeringsplasser. |

Mål 7: Økt fremkommelighet for gående

- | | |
|-----|--|
| 7.1 | Sammenhengende og universelt utformet gangnett som gir gående god fremkommelighet til viktige målpunkt, særlig kollektivknutepunkt og mest brukte bussholdeplassene. |
| 7.2 | Gåvennlig utforming av gangnett som gir gående god fremkommelighet, sikkerhet og trygghet adskilt fra syklende. |
| 7.3 | Felles og høy standard for drift og vedlikehold av gangnettet og bussholdeplasser. |

Mål 8: Minst like god framkommelighet for næringstrafikk i Tønsberg i rush som i dag

- | | |
|-----|---|
| 8.1 | Økt tilgjengelighet og forutsigbarhet for varelevering, hjemmetjenesten og mobile tjenesteytere i sentrumsområdene. |
| 8.2 | Økt fremkommelighet for utrykkingsetatene i sentrumsområdene. |
| 8.3 | Redusert risiko for ulykker med gående og syklende i tilknytning til varelevering og utrykning i sentrumsområdene. |

4 Planens anbefalinger

4.1 Hovedgrep i planen

For å oppnå målene partene har satt seg er det nødvendig med både tiltak for å redusere biltrafikken og god tilrettelegging for gange, sykkel og kollektivtransport. I tillegg må kommunene arbeide med arealbruk, for å redusere transportomfanget og øke mulighetene for å reise miljøvennlig.

Det bør arbeides parallelt med fysiske tiltak, driftstiltak og ikke-fysiske tiltak (bla. holdningsskapende arbeid).

Anbefalingene i planforslaget er basert på måloppnåelse og prioriteringskriterier utledet av målene.

De viktigste grepene/ tiltakene for å oppnå målene:

- Fastlandsforbindelse som leder trafikk utenom Tønsberg sentrum og muliggjør å etablere gang-, sykkel- og kollektivtiltak i sentrum og langs hovedaksene.
- Virkemidler som bidrar til å oppnå nullvekstmålet for trafikk.
- Ny bussrutestruktur med pendelruter, gateterminal ved Farmandstorget og trasé gjennom Nedre Langgate, samt fremkommelighetstiltak for buss. Det vil da bli raskere og mer attraktivt å reise med buss.
- Arealbrukstiltak: Sikre at befolkningsveksten og arbeidsplasser kommer i sentrumsområdene og der det er god kollektivdekning.
- God tilrettelegging for gående og syklister, slik at det blir mer attraktivt å gå og sykle hele året. Dette vil bl.a. gi store helsefordeler. Det er behov for både fysisk forbedring av gang- og sykkelvegnettet, samt bedre drift og vedlikehold.
- Et styrket busstilbud med hyppigere avganger. Dette foreslås i tre nivå.
- Holdningsskapende arbeid og mobilitetsplanlegging må gjennomføres parallelt med andre tiltak.
- Tiltak for nærings- og nyttetraffic, blant annet for varelevering.

På enkelte strekninger er det foreslått tiltak som er aktuelle først på lengre sikt. På slike strekninger er det anbefalt å gjennomføre enklere tiltak på sideveinettet som vil ha god samfunnsnytte på kort sikt. Strekninger hvor dette er aktuelt er innfarten for syklister fra Mammutkrysset til Tønsberg sentrum. Her vurderes en oppgradering av anlegget i Ollebukta som aktuell fremfor eget sykkelanlegg parallelt med Nedre Langgate. En oppgradering av stinettet sør for Valleveien fremfor en breddeutvidelse av selve Valløveien vurderes også som godt nok på kort sikt.

4.2 Kort om prosess knyttet til anbefaling

I planprosessens innledende fase ble det utarbeidet en rekke fagrapporter av konsulent. I denne planfasen ble det identifisert om lag 190 fysiske gange, sykkel og kollektivtiltak på hovednettet i Tønsberg og Færder kommuner. Tiltakene er kostnadsberegnet og det er vurdert hvorvidt det er behov for erverv. Videre er det gjennomført en enkel konsekvensvurdering av ikke prissatte tema. Etter en samlet vurdering av kost/nytte er enkelte tiltak foreslått av konsulent endret eller moderert. Det er derfor ikke alltid samsvar mellom konsulentens anbefaling i fagrapportene og løsning foreslått i endelig plan.

Når det gjelder prioritering av tiltak og hvilke tiltak som skal finansieres av bypakken vises det til handlingsplanen som er et vedlegg til denne planbeskrivelsen.

4.3 Anbefalte gang-, sykkel- og kollektivtiltak

I dette kapitlet beskrives først overordnede vurderinger og forutsetninger for tiltakene som er foreslått i planen.

Videre beskrives konkrete, fysiske investeringstiltak for både buss og gange/sykkel for hver av hovedaksene og for Tønsberg sentrum. Tiltakene i gatebruksplanen for Tønsberg sentrum er tatt med for å få en samlet oversikt over foreslåtte gang-, sykkel- og kollektivtiltak. Tiltakene er omtalt kort med tekst og er vist på kart.

4.3.1 Kollektivtiltak – anbefalinger

Følgende kollektivtiltak foreslås:

- Ny bussrutestruktur etableres, med pendelruter og gateterminal ved Farmannstorvet. Se figuren nedenfor.
- Kollektivtraseene gjennom Tønsberg sentrum omlegges. Bussene flyttes til Nedre Langgate, Møllegaten og Halvdan Wilhelmsens allé.
- Høy frekvens på de mest brukte linjene
- Fremkommelighetstiltak for buss i form av kollektiv- eller sambruksfelt, prioritering i kryss og kantstopp i bygater for å sikre at bussene kommer raskt og godt frem
- Tiltak for å sikre rask og trygg ferdsel for gående og syklister til og fra mye brukte holdeplasser, bl.a. sikre krysningspunkter over trafikkerte veier.
- Gjennomgående universell utforming av holdeplasser langs hovedaksene for buss.



Figur 4-1: Forslag til nytt buss-linjenett for by- og regionlinjer i Tønsberg.

Det nye busslinjenettet vil treffe dagens og fremtidens marked (boliger og arbeidsplasser) bedre enn dagens linjenett.

Pendelruter innebærer at bussene pendler mellom bydelene med bare korte stopp i sentrum. Pendelruter vil bidra til at bussene som oftest kan kjøre til fastsatt rutetid. Reguleringstid (innlagt pausetid for å sikre punktlig kjøring) legges til endeholdeplassene, der det må etableres snuplass og serviceanlegg for sjåførene.

Pendelruter forutsetter at det etableres en gateterminal i Møllegaten ved Farmandstorget, at Møllegaten etableres som en toveis busstrase og at det gjennomføres fremkommelighetstiltak for buss i Nedre Langgate. Dagens rutebilstasjon understøtter ikke pendelruter.

I tillegg til fysiske tiltak, må det gjennomføres holdningskapende arbeid og mobilitetsplanlegging. Slike tiltak er ikke kostnadsberegnet, men kostnadene vil være lave sammenlignet med fysiske tiltak.

Videre har Vestfold kollektivtrafikk foreslått et styrket busstilbud i tre nivåer. Disse vil medføre økte driftskostnader for buss. Deler av nivå 1 er allerede gjennomført. Blant annet har linje 113 og 116 fått 10 minutters frekvens på dagtid og fått styrket kvelds- og helgetilbud.



Figur 4-2: Forslag til nye busstraséer gjennom Tønsberg sentrum. Dagens arbeidsplasslokaliseringer er angitt med blå sirkler og sirkelstørrelsen symboliserer antall arbeidsplasser. I fremtiden forventes mer arealutvikling bla. på Kaldnes, Korten og Stensarmen.

Nivå	Satsing	Kostnad
Nivå 1	Styrke tilbudet på dagens to viktigste bylinjer nr. 113 og nr. 116.	15 mill. kr per år.
Nivå 2	Omlegge linjenettet som gir økt frekvens der det er størst behov.	Nivå 1 + 15 mill. kr per år, til sammen 30 mill. kr per år.
Nivå 3	Gradvis økt frekvens for å svare på passasjervekst på lengre sikt.	Nivå 2 + 15 mill. kr. per år, til sammen 45 mill. kr per år.

Nivå 1 og 2 kan håndtere ønsket passasjervekst frem mot 2030. Med nivå 3 kan veksten frem mot 2040 også kunne håndteres.

Taxitrafikken vil få bedre framkommelighet ved at drosjer tillates å kjøre i kollektiv- og sambruksfelt når de er i oppdrag.

4.3.2 Anbefalte gang og sykkeltiltak

Figur 4-3 illustrerer hvilke prinsipper som legges til grunn for tilrettelegging for gående og syklende fra sentrumskerne og ut i de mer spredt bebygde områdene i Tønsberg og Færder. Langs hovedaksene og inn mot Tønsberg sentrum anbefales i hovedsak separate sykkelveianlegg hvor transport/gjennomreise er viktigste funksjon. Når man nærmer seg sentrum er sykkelfelt og gang- og sykkelprioriteringer i rolige gater mer aktuelle tiltak. I sentrum i områder med mange fotgjengere blir sykkelgjester og må tilpasse seg bylivet på samme måte som andre trafikantgrupper.



Figur 4-3: Prinsipper for løsninger i sykkelveinettet (fra «Oslostandard»).

Sykkelekspressvei har høy standard og er beregnet for direkte sykling over lengre avstander (5–20 km) i stor fart (opptil 40 km/t). Særlig langs hovedårene inn mot byenes sentrum og mellom byer, tettsteder og store næringsområder er en slik løsning aktuell. Løsningen er kostbar (ofte over 100 mill.kr/km) og anses som lite aktuell i Tønsberg-regionen, grunnet relativt korte avstander og høye kostnader.

En undersøkelse gjennomført av TØI i 2016 viser at et viktig tiltak for å gjøre sykling mer attraktivt og øke sykkelandelen er å bygge separate og sammenhengende sykkelanlegg, særlig for mindre erfarne og utrygge syklister. Disse utgjør en viktig målgruppe dersom man skal oppnå det ambisiøse målet om å øke sykkelandelen til 10–20 % i byene. Sykkelvei med fortau anses å gi større trygghetsfølelse for lite erfarne syklister, enn sykkelfelt. Imidlertid tyder forskning på at sykkelfelt vil ha bedre sikkerhet i kryss enn sykkelveg med fortau. På strekninger utenfor sentrum med relativt få kryss og avkjørsler er sykkelvei med fortau godt egnet. I sentrumsområdet hvor det er mange kryss er sykkelfelt bedre egnet. De ulike typer sykkelanlegg er vist i figuren under.

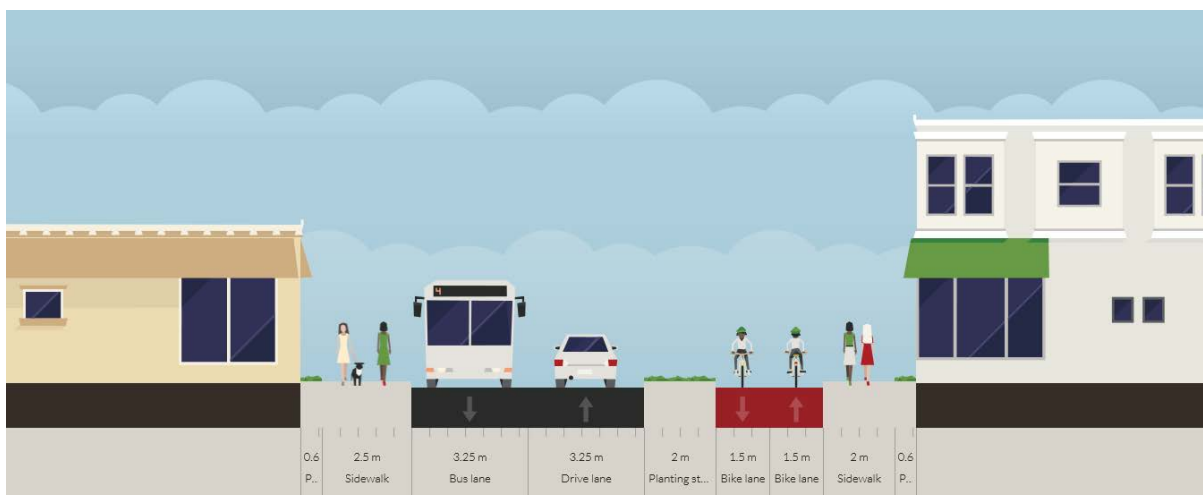


Figur 4-4: Ulike anlegg for gående og syklende.

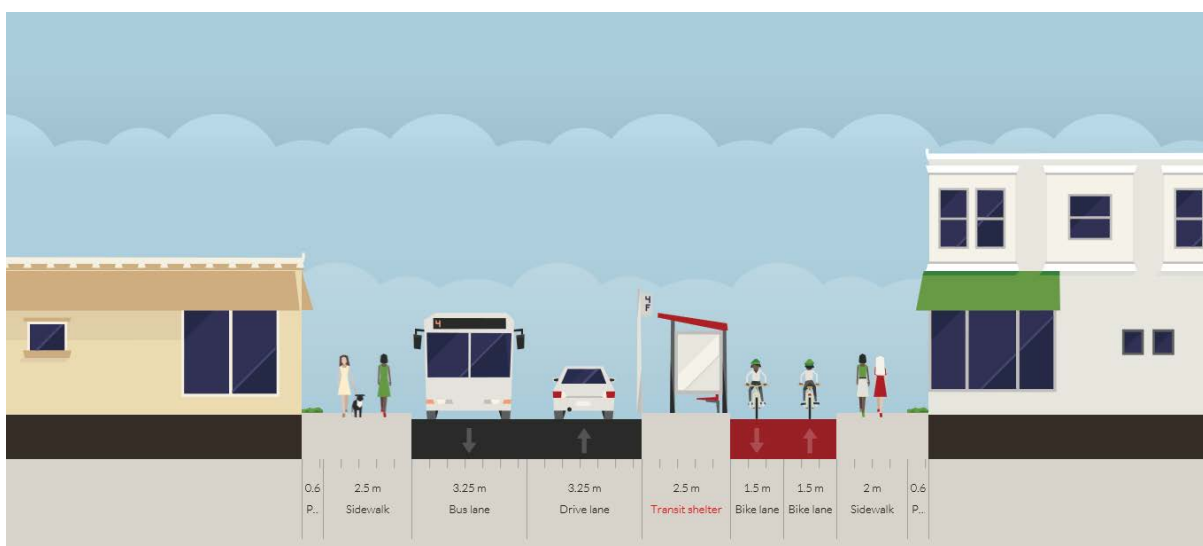
Sykkelanlegg langs hovedaksene inn mot Tønsberg sentrum

I fagrapport sykkel foreslår konsulenten (Norconsult) at alle hovedaksene på lang sikt bør få sykkelvei med fortau med 4,0 m bred sykkelvei og 2,5 m bredt fortau. Slike bredder tilsvarer sykkeleक्सpressvei-standard. Etter vurdering av konsekvenser for omgivelsene, behovet for kapasitet, kostnader og nytte i forhold til kostnadene, og målgrupper av syklister, foreslås følgende standarder:

Strekning	Standard	Kommentar
Høyt antall gående og syklister i dag eller i fremtiden	Sykkelveg med fortau med 3,0 m bred sykkelvei og 2,0 m bredt fortau (pluss skuldre).	Denne løsningen vil ha tilstrekkelig kapasitet i overskuelig fremtid og kan driftes greit. Løsningene må stedstilpasses ut fra vurderinger av nytte ift. kostnad og konsekvenser for omgivelsene. Det gjennomføres forprosjekter for å utrede løsninger før regulering.
Manglende gang- og sykkelanlegg langs en strekning («missing link»).	Det foreslås å etablere samme type anlegg som langs tilstøtende strekninger for å få et sammenhengende og enhetlig anlegg.	Unntak kan finnes på følgende steder: <ul style="list-style-type: none"> - Der gang- og sykkelanlegget på lengre sikt bør få en høyere standard enn i dag. - Der det er vanskelig terreng og få brukere, foreslås det å etablere fortau, for å etablere et gang- og sykkeltilbud på stedet.
Dagens gang- og sykkelanlegg anses å være tilstrekkelig i overskuelig fremtid.	Ingen nye tiltak.	



Figur 4-4: Typisk gatetverrsnitt på hovedaksene inn mot sentrum. Denne løsningen (sykkelvei med fortau) egner seg langs gater og veier med høy trafikk. Gående og syklende er adskilt fra kjørebanelen og syklende er adskilt fra gående.



Figur 4-5: Typisk gatetverrsnitt på hovedaksene inn mot sentrum: Ved busstopp føres sykkelveien med fortau bak leskuret, for å unngå konflikter med av- og påstigende og ventende busspassasjerer.

Sykkelanlegg i Tønsberg sentrum

I Tønsberg sentrum er hovednett og sekundærnett for sykkel fastlagt i gatebruksplanen vedtatt i september 2017. Løsningene for sykkel i sentrum vil variere avhengig av tilgjengelige bredder i den enkelte gate, annen trafikk i gata og hensynet til bylivet og målpunkter.

Aktuelle løsninger er:

- Sykkelfelt. Denne løsningen gir sykkelistene egne felt som sikrer god fremkommelighet på strekning og bedre sikkerhet i kryss.

- Gang- og sykkelprioritering i rolig trafikk med sykling i blandet trafikk. I gater med lav biltrafikk kan det for eksempel etableres egne sykkelgater («med bilen som gjest»).

Det bør bli tillatt å sykle mot kjøreretningen for biler i enveisregulerte gater, siden dette vil øke syklistenes fremkommelighet og gjøre det mer attraktivt å sykle.

Sykkelparkering

God sykkelparkering ved målpunkt er viktig for å unngå sykkeltyveri og ha ryddige byrom. Fare for tyveri kan medføre at mange, særlig dem med kostbare sykler (for eksempel el-sykler), lar være å sykle. Parkeringsanleggene må tilpasses formålet og lengden av parkeringen.

Det foreslås å sette av en egen pott til sykkelparkeringstiltak og det bør gjennomføres et forprosjekt om sykkelparkering. Kobling tog-sykkel og buss-sykkel bør utredes. Tiltakene bør planlegges og gjennomføres i samarbeid mellom offentlige etater og næringsdrivende.

5 Tiltak på hovedaksene

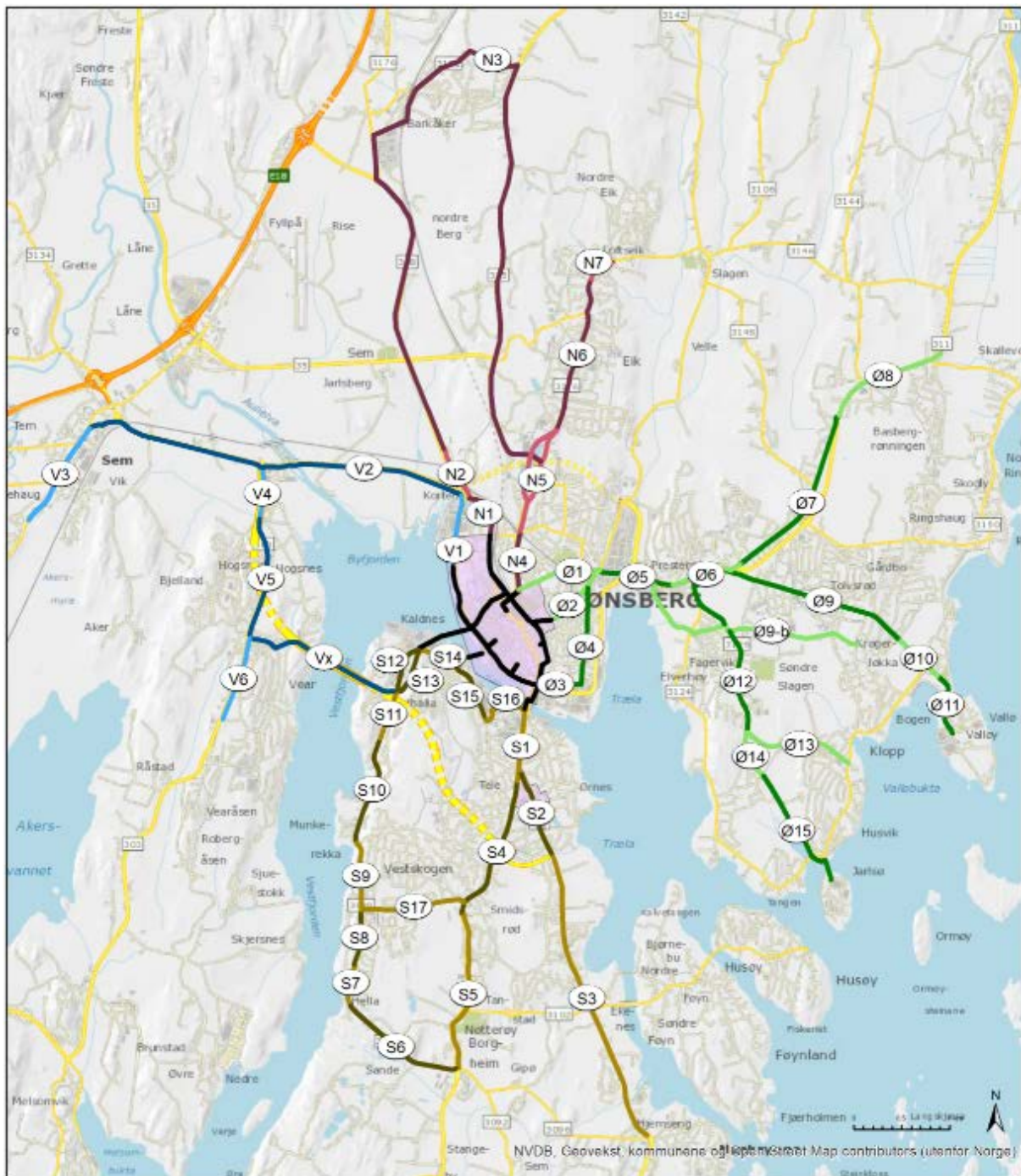
I planarbeidet er det tatt utgangspunkt i hovedaksene til og fra Tønsberg sentrum. Hovedaksene følger primært dagens hovedveger. Enkelte steder er det mer hensiktsmessige å benytte parallelt vegnett eller alternative ruter.

Hovedaksene er kategorisert som følger

- Hovedakse vest: Går langs Semslinna og videre til Sem og Vear.
- Hovedakse nord: Går mot Barkåker og mot Eik.
- Hovedakse øst: Går via Presterød og mot Brekke, Vallø, Narverød og Jarlsø.
- Hovedakse sør: Går til Borgheim og Hjemseng via Teie og til Kaldnes og videre mot Hella (Nøtterøy).

Hovedaksene som er definert i planarbeidet, er vist på kartet nedenfor. Delstrekninger er angitt med farget strek og delstrekningsnummer. Hovedaksen mot vest (blå), nord (mørk lilla), øst (grønn) og sør (gul). Områdene for gatebruksplanene for Tønsberg sentrum og på Teie er vist med rosa farge.

Innen hver delstrekning er gang-, sykkel- og kollektiv-tiltak nummerert. For eksempel betyr N4-1 «Hovedakse nord, delstrekning 4, tiltak 1». I hovedsak benyttes lavest delstreknings- og tiltaksnummer nærmest sentrum.



Figur 5-1: 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 S2), er vist.

5.1.1 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.



Figur 2: Anbefalte tiltak hovedakse vest

Hovedgrep på hovedakse vest:

- Endeholdeplasser/snuplasser for buss.
- Bedre tilrettelegging for gange og sykling, og mer trafikksikre krysningspunkt langs fv. 303 på Vear.
- Etablere bedre gang-/sykkelanlegg og sykkelparkering i Sem sentrum.
- 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.

Prosjektliste – Hovedakse vest

Prosjekt- nummer	Anbefalt tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
V1-2	Nordbyen/Olav Trygvasons gate – Semslinna. Vest for vegen: Eksisterende gang- og sykkelvei bygges om til sykkelveg med fortau og rabatt mot kjørebane. Øst for veien: Koble sammen fortau forbi Kjelleveien 21 og 23.	308	18,0
V1-3	Tursti langs sjøen; Nordbyen 39 – Semslinna: Rustes opp med skilting og gatelys. Kommunen kan evt. søke om tilskudd til utbedring.		1,0
V1-4	Tosidig bussholdeplass ved Statens park, like sør for rundkjøringen ved Shell.	308	1,0
V2-1a	Semslinna; Kjelle – Jarlsbergkrysset: I forbindelse med reguleringsplan for utvidelse av Semslinna til fire felt, vil det bli vurdert om eksisterende gang- og sykkelvei skal beholdes eller bygges om til sykkelvei med fortau og rabatt mot kjørebane. Kostnad er derfor ikke tatt med her.	300	–
V2-1b	Semslinna: Utvide gang- og sykkelbru over Aulielva? Tiltaket må ses i sammenheng med utvidelse av Semslinna til fire felt, og endelig løsning vurderes i reguleringsplanarbeidet. Kostnad er derfor ikke tatt med her.	300	–
V2-1c	Semslinna; Jarlsbergkrysset–Sem: I forbindelse med reguleringsplan for utvidelse av Semslinna til fire felt, vil det bli vurdert om eksisterende gang- og sykkelvei skal beholdes eller bygges om til sykkelvei med fortau og rabatt mot kjørebane. Kostnad er derfor ikke tatt med her.	300	–

Prosjekt- nummer	Anbefalt tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
V2-2	Semslinna; Aulielva – Jarlsbergkrysset. Etablering av kollektivfelt, enten som nyetablering eller ved delvis bruk av eksisterende kjørebane. Tiltaket må ses i sammenheng med utvidelse av Semslinna til fire felt, og endelig løsning vurderes i reguleringsplanarbeidet. Kostnad er derfor ikke tatt med her.	300	–
V2-3	Semslinna; Jarlsbergkrysset. Etablere planfri kryssing for av-/påstigende på bussholdeplass nord for Semslinna ved Jarlsbergkrysset. Tiltaket må ses i sammenheng med utvidelse av Semslinna til fire felt, og endelig løsning vurderes i reguleringsplanarbeidet. Pr. i dag er kostnadene med dette tiltaket ikke tatt med i kostnadsoverslaget for utvidelse av Semslinna.	300	–
V2-4	Semslinna; Jarlsbergkrysset. Holdeplass. Tiltaket må ses i sammenheng med utvidelse av Semslinna til fire felt, og endelig løsning vurderes i reguleringsplanarbeidet. Kostnad er derfor ikke tatt med her.	300	–
V2-5	Semslinna; Aulikrysset. Etablere planfri kryssing for av/påstigende på bussholdeplass nord for Semslinna ved Auli. Tiltaket må ses i sammenheng med utvidelse av Semslinna til fire felt, og endelig løsning vurderes i reguleringsplanarbeidet. Pr. i dag er kostnadene for dette tiltaket ikke tatt med i kostnadsoverslaget for utvidelse av Semslinna.	300	–
V2-6	Semslinna; Aulilund. Planskilt kryssing over Semslinna ved Aulilund. Tiltaket må ses i sammenheng med utvidelse av Semslinna til fire felt, og endelig løsning vurderes i reguleringsplanarbeidet. Pr. i dag er kostnadene for dette tiltaket ikke tatt med i kostnadsoverslaget for utvidelse av Semslinna.	300	–
V3-1	Fv.256 Sem sentrum: Heve standarden på bussholdeplassen; universell utforming mm.	256	0,5
V3-2	Sem sentrum: Etablere sykkelparkering i samarbeid mellom bypakka og kommunen. Må først utrede behov, løsninger og kostnader.	256	0,2

Prosjekt-nummer	Anbefalt tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
V3-3	Sem skole: Etablere sykkelparkering. Behov, løsninger og kostnader må utredes. Skoleeiers ansvar.		0
V3-4	Fv.256 gjennom Sem sentrum: Eksisterende GS-vei bygges om til sykkelvei med fortau og rabatt mot kjørebane. Ved bevaring av eksisterende grøntrabatt mot veien innebærer dette en breddeutvidelse mot naboeiendommer på ca. 4 m. Denne økte bredde kan i all hovedsak tas av et smalt grøntbelte mot tilgrensende næringseiendom.	256	36,0
V3-5	Sem, like etter Langerød: Snuplass for rutebuss og personaltoalett.		2,0
V4-1	Semslinna/ Jarlsbergkrysset: Kollektivfelt. Kryssutforming, og behovet for kollektivtiltak, vil bli vurdert nærmere i arbeidet med reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse. Kostnad er derfor ikke tatt med her.	303	-
V4-2	Semslinna – Bjellandveien: Etablere tilbud for gående på vestsiden av veien for å sikre tosidig tilbud for gående. Tiltaket avklares ifm. reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse.	303	-
V4-3	Semslinna – Bjellandveien: Eksisterende gang- og sykkelvei bygges om til sykkelvei med fortau og rabatt mot kjørebane. Dette innebærer en breddeutvidelse mot naboeiendommer på ca. 3 m. Tiltaket må ses i sammenheng med utvidelse av Semslinna til fire felt, og endelig løsning vurderes i reguleringsplanarbeidet. Kostnad er derfor ikke tatt med her.	303	-
V5-1	Hogsnesbakken; Bjellandveien – Skogroveien: Utvidelse av eksisterende vei på østsiden. Dette innebærer erverv av grunn. Hogsnesbakken er eget, prioritert, prosjekt i bypakka. Løsninger utredes ifm. reguleringsplanarbeidet for ny fastlandsforbindelse. Kostnad er derfor ikke tatt med her.	303	-

Prosjekt- nummer	Anbefalt tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
V6-1	Melsomvikveien; Skogroveien-Vearhallen: Eksisterende gang- og sykkelvei bygges om til sykkelvei med fortau og rabatt mot kjørebane. Dette innebærer en breddeutvidelse mot nabo-eiendommer på 1-2 m langs deler av strekningen. I tillegg vil det være behov for tilpasninger/ervert forbi enkelte punkter. Alternativ løsning (V6-1 b) bør gjennomføres før, eller i stedet for, V6-1, pga. mindre kostnader og konsekvenser.	303	26,0
V6-1 b	Melsomvikveien; Skogroveien-Vearhallen: Bedre tilrettelegging for gange og sykling, samt mer trafikksikre krysningspunkt enn i dag. Tiltak og kostnad er ikke vurdert, med det vil være et rimeligere alternativ enn V6-1. Endelig løsning bør ses i sammenheng med Tønsberg kommunes mulighetsstudie på Vear. Anslått sum.	303	2,0
V6-2	Rakkevik eller ved Vear skole: Snuplass for rutebuss og personaltoalett.	303	2,0
V6-3	Sørby endeholdeplass, i Sandefjord kommune: Personaltoalett. Må avklare om dette tiltaket kan dekkes av bypakka selv om det ligger i Sandefjord kommune		1,0
Vx-1	Munkerekka – Smørberg: Sykkelvei med fortau på bru for ny fastlandsforbindelse. Inngår i ny fastlandsforbindelse. Kostnad er derfor ikke tatt med her.		-

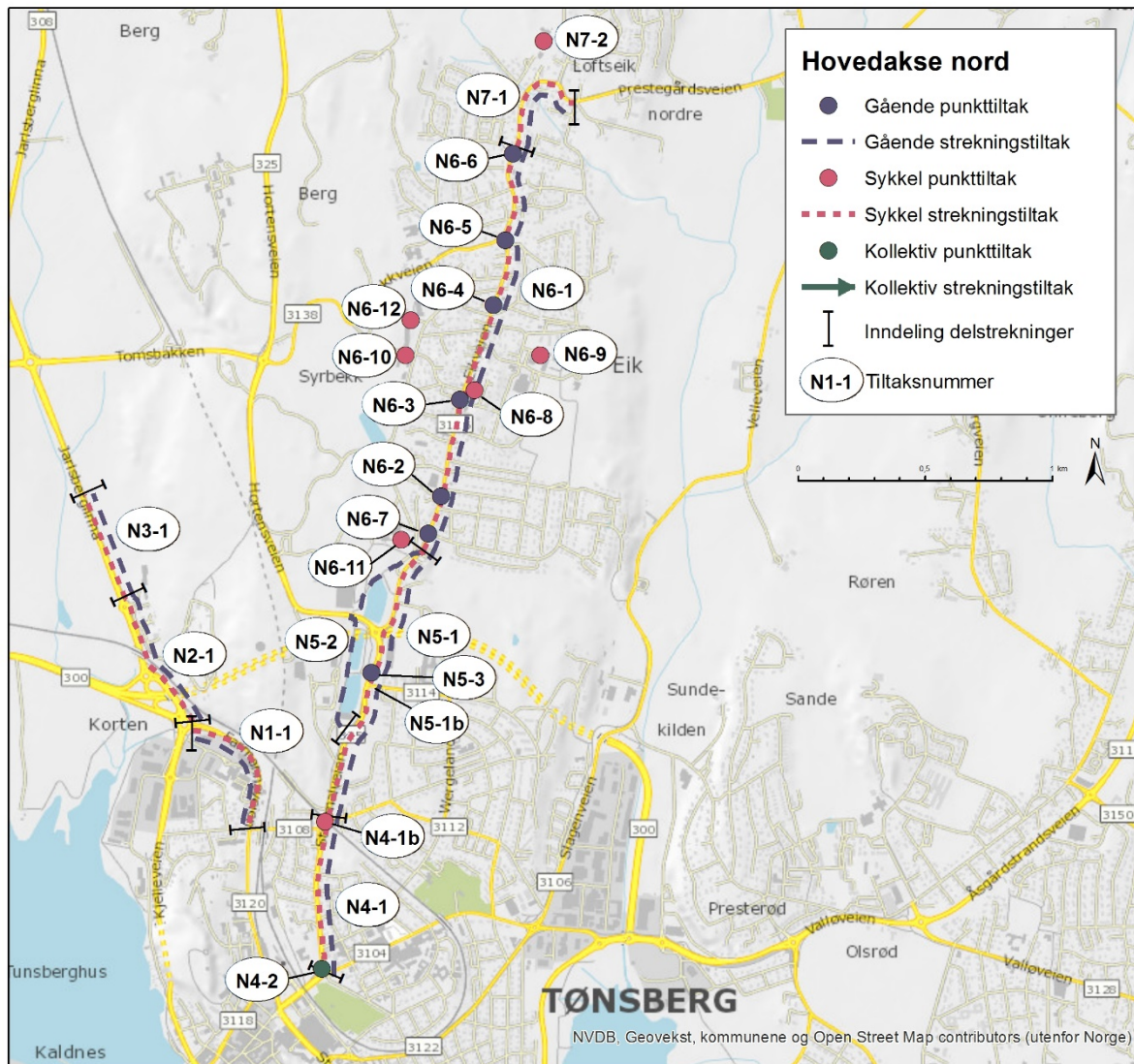
5.1.2 Hovedakse Nord

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.

Hovedgrep på hovedakse nord:

- Utbedring av bussholdeplasser og krysningspunkt.
- Ombygging til sykkelvei med fortau langs noe av Stenmalveien og noe av Eikveien (stedstilpasses).
- Ombygging til sykkelvei med fortau langs deler av Farmannsveien.
- Sykkelparkering ved lokalsenteret Eik og ved skoler.



Figur 3: Anbefalte tiltak hovedakse nord

Prosjektliste hovedakse nord

Prosjekt-nummer	Anbefalte tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
N1-1	Farmannsveien; Olav Trygvasons gate – Kjellekrysset: Eksisterende fortau på sørvestsiden av fv 468 bygges om til sykkelveg med fortau og rabatt mot kjørebane. Dette innebærer en breddeutvidelse på ca. 3–4 m, og det er behov for erverv på deler av strekningen. Må ses i sammenheng med fremtidig jernbane	468	18,7
N2-1	Jarlsberglinna; Kjellekrysset – Kjellengveien: Eksisterende gang- og sykkelvei på nordøstsiden av fv 308 bygges om til sykkelvei med fortau rabatt mot kjørebane. Dette innebærer en breddeutvidelse på ca. 3–4 m. Denne økte bredden kan tas av tilgrensende grøntrabatter/–felt. Det er kritisk punkt under jernbanebrua, hvor man eventuelt må akseptere en smalere løsning. Må sees i sammenheng med ny jernbane.	308	15,0
N3-1	Jarlsberglinna og Barkåkerveien, til/fra og gjennom Barkåker: Ingen tiltak foreslås. Beholder dagens løsning med gang- og sykkelveier.		0,0
N4-1	Stenmalveien; Halfdan Wilhelmsens allé – Grevinneveien: GS-løsninger må utredes i et forprosjekt. Løsninger kan være å bygge om dagens fortau/ gang- og sykkelvei til tosidige sykkelfelt eller til sykkelvei med fortau (SMF) og rabatt mot kjørevegen på den ene siden, og beholde dagens GS-løsning på den andre siden. Sidevalg defineres i forprosjektet. Tiltaket vil medføre 2–3m bredde-utvidelse og vil, uansett sidevalg, gi store konsekvenser for trær og boliger langs veien. Det er behov for tilpasninger forbi flere av husene, samt et par garasjer/innkjørsler. Forbi idrettsanlegget må trolig eksisterende trekke fjernes.	325	26,8
N4-1b	Stenmalveien: Utvide brua over jernbanelinja til sykkelveg med fortau (SMF). Kritisk punkt over jernbanen. Må ses i sammenheng med ny jernbane	325	17,5

Prosjekt-nummer	Anbefalte tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
N4-2	Stenmalveien; Midtløkken holdeplass: Eksisterende busslommer på hver side av Stenmalveien bygges om til kantstopp. Kan muligens bli oppgradert i 2020 via fylkeskommunens program for trafikksikkerhets- og kollektivtiltak.	325	0,5
N5-1	X Stenmalveien/Grevinneveien – Eikveien v/Eikveien 1: Eksisterende gang- og sykkelvei på østsiden av veien bygges om til sykkelvei med fortau og rabatt mot kjørebane. Ved bevaring av eksisterende grøntrabatt mot veien innebærer dette en breddeutvidelse mot naboeiendommer på ca. 3 m. Denne økte bredden kan i all hovedsak tas av tilgrensende grøntområder/grøntbelter, men vil også berøre parkeringsområdet knyttet til idrettsanleggene ved Byskogen. Eksisterende GS-løsning beholdes på vestsiden.	325/465	35,0
N5-1b	X Stenmalveien/Trudvangveien – Eikveien v/Eikveien 1A: Dagens GS-veg ombygges til sykkelveg med fortau, med 3m sykkelvei og 2m fortau. Denne strekningen kan utføres som 1.etappe av, eller i stedet for, N5-1. Vil beslaglegge noen P-plasser og noe grøntareal.	325/465	6,0
N5-2	Turvei/ gangvei fra avkjørsel til Stadion messehall B til Greveskoven vgs.: Opprusting med skilting god belysning. Kommunen bør vurdere eventuelle tiltak og eventuelt søke om tilskudd til forbedringstiltak.	kv	1,0
N5-3	Holdeplassen "Gressbanen": Etableres UU-ledelinjer ved leskurene ved begge busslommene. Utbedres muligens (i 2020?) via fylkeskommunens program for trafikksikkerhets- og kollektivtiltak.	325	0,1
N6-1	Eikveien: Eikveien 1A – Sidsels vei: Eksisterende GS-vei på østsiden av veien bygges om til sykkelvei med fortau og rabatt mot kjørebane. Trær etableres/ beholdes i rabatten. Blir behov for breddeutvidelse mot naboeiendommer på ca. 2-5 m (avhengig av valgt bredde på grøntrabatt) langs hele strekningen. I tillegg vil det være behov for tilpasninger forbi/erverv av noen hus, samt flere garasjer/innkjørsler (antall er avhengig av valgt bredde på grøntrabatt). Eksisterende gangløsning på vestsiden beholdes. vil medføre store inngrep på sidearealer	465	68,3

Prosjekt-nummer	Anbefalte tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
N6-1 b	Eikveien; Eikveien 1A - X Peer Gynts vei: Foreslår å utvide dagens GS-anlegg til sykkelveg med fortau, fordi det her bare finnes ensidig GS-anlegg. Utvidelse må stedstilpasses og kan evt. gjøres ved å "ta" grøntrabatten. Utføres som 1.etappe av, eller i stedet for, N6-1	465	6,0
N6-2	Eikveien; Tosidig holdeplass "Nordre allé": Montere nye gangfelt-skilt. Ved begge busstoppene: Etablere UU-ledelinjer og slake ut langsgående kanter fra GS-veien opp på av-/påstigningsfelt mot veien. Kan muligens bli oppgradert (i 2020?) via fylkeskommunens program for trafikksikkerhets- og kollektivtiltak.	465	0,1
N6-3	Eikveien; Holdeplass "Eiktoppen": Gangfeltet bør opphøyes og få intensivbelysning. Kan muligens bli oppgradert (i 2020?) via fylkeskommunens program for trafikksikkerhets- og kollektivtiltak.	465	0,5
N6-4	Eikveien; Holdeplass "Alveveien": Etablere UU-ledelinjer og slake ut langsgående kanter hhv. fra GS-veien opp på av-/påstigningsfelt mot veien, og ved inngang til leskur (på vestsiden). Kan muligens bli oppgradert (i 2020?) via fylkeskommunens program for trafikksikkerhets- og kollektivtiltak.	465	0,1
N6-5	Eikveien; Tosidig holdeplass "Syrbekk": Gangfeltet bør opphøyes og må få bedre belysning. UU-ledelinjer etableres på begge busstopp. Fjerne høy kant ved inngang til leskur på vestsiden. Kan muligens bli oppgradert (i 2020?) via fylkeskommunens program for trafikksikkerhets- og kollektivtiltak.	465	0,5
N6-6	Eikveien; Holdeplass "Sidsels vei": Etablere UU-ledelinjer på begge stoppene, både til og fra sentrum. Kan muligens bli oppgradert (i 2020?) via fylkeskommunens program for trafikksikkerhets- og kollektivtiltak.	465	0,1
N6-7	Eikveien; Holdeplass "Greveskogen vgs.". Etablere UU-ledelinjer ved busstopp på vest- / skolesiden. Sikre 2 krysnings-punkt; lage opphøyde gangfelt + bedre vegbelysning ved gangfeltene. Kan muligens bli oppgradert (i 2020?) via fylkeskommunens program for trafikksikkerhets- og kollektivtiltak.	465	0,5

Prosjekt- nummer	Anbefalte tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
N6-8	Ved lokalsenteret Eik: Etablere sykkelparkering i samarbeid mellom bypakka og kommunen. Må først utrede behov, løsninger og kostnader		0,2
N6-9	Eik barneskole: Etablere sykkelparkering. Behov, løsninger og kostnader må utredes. Skoleeiers ansvar		0,2
N6-10	Wang vgs.: Etablere sykkelparkering. Behov, løsninger og kostnader må utredes. Skoleeiers ansvar		0,2
N6-11	Greveskogen vgs.: Etablere sykkelparkering. Behov, løsninger og kostnader må utredes. Skoleeiers ansvar		0,2
N6-12	Ved Tønsberg læringscenter: Etablere sykkelparkering. Behov, løsninger og kostnader må utredes. Skoleeiers ansvar		0,2
N7-1	Eikveien; Sidsels vei – Smørbukkveien: Bygge ny sykkelveg med fortau og rabatt mot kjørebane, og eventuelt grøntrabatt med gatetrær, på sørøstsiden av veien. Dette innebærer erverv av et ca. 3-6 m (avhengig av valgt bredde på grøntrabatt) bredt belte fordelt på ca. 10 boligeiendommer og ett plantesenter, behov for tilpasninger forbi/ erverv et par hus, samt noen garasjer/innkjørsler. Eksisterende gangløsning på nordvestsiden av veien beholdes.	465	15,7
N7-2	Kongseik ungdomsskole: Etablere sykkelparkering. Behov, løsninger og kostnader må utredes. Skoleeiers ansvar		0,2
N7-3	Ringshaug ungdomsskole: Etablere sykkelparkering. Behov, løsninger og kostnader må utredes. Skoleeiers ansvar		
N7-4	Ringshaug barneskole: Etablere sykkelparkering. Behov, løsninger og kostnader må utredes. Skoleeiers ansvar		

5.1.3 Hovedakse Øst

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

Sykkeltelleren ved Kilen er det tellepunktet som har høyest sykkeltrafikk i Tønsberg-regionen (opp mot rundt 1500–2000 syklister per dag).

Hovedgrep på hovedakse øst:

- Tiltak på endeholdeplasser for busser.
- Etablere kollektivfelt på Valløveien ved Kilen.
- Forbedret gang- og sykkelanlegg i Slagenveien. Tiltak må ses i sammenheng med fremtidig jernbane.
- Ombygging til sykkelveg med fortau på nordsiden av fv. 459 H.Wilhelmsens allé, fra kryss ved Stenmalveien til kryss ved Heimdal.
- Sykkelveg med fortau på nordsiden av fv.311 fra kryss Heimdal til gang- og sykkelbru ved Kilen (strekningen er delvis prioritert i HP 2018–21).
- Forlenge dagens gang- og sykkelbru over Solkilen til Presterødbakken.
- Gang- og sykkelveger der slike mangler («missing links»).
- Forbedre forholdene for å sykle og gå på noen eksisterende veier og stier.
- Sykkelparkering i lokalsenter Tolvsrød og ved skoler.



Figur 4: Anbefalte tiltak hovedakse øst

Prosjektliste hovedakse øst

Prosjekt- nummer	Anbefalte tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
Ø1-1	Halvdan Wilhelmsens allé, kryss ved Stenmalveien – kryss ved Heimdal: Foreslår å bygge om dagens gang- og sykkelanlegg langs nordsiden av HW-alle til sykkelvei med fortau. Vil medføre store inngrep på sidearealer og bla. fjerne mange trær i Halvdan Wilhelmsens allé.	459	27,2
Ø1-1b	Halvdan Wilhelmsens allé, kryss ved Severin Kjærs vei til kryss ved Slagenveien (forbi Meny): Breddeutvidelse av dagens gang- og sykkelanlegg til sykkelveg med fortau. Medfører inngrep på sidearealer, bl.a. P-plass.	459	2,6
Ø2-1	Slagenveien: Jernbanegaten – Halvdan Wilhelmsens allé på Heimdal: Gang- og sykkelløsninger må utredes i et forprosjekt. Mulige løsninger kan være å bygge om dagens gang- og sykkelvei/ sykkelfelt til tosidige sykkelfelt eller til sykkelvei med fortau (SMF) og rabatt mot kjørevegen på den ene siden, og beholde dagens gang- og sykkelløsning på den andre siden. Tiltaket krever erverv av en privat bolig. Må ses i sammenheng med fremtidig jernbane.	469	32,6
Ø3-1	Træleborgveien: Sykling i blandet trafikk. Skilting og merking av sykkeltrasé, fartsgrense 30 km/t, samt fartsregulerende tiltak. Tønsberg kommune bør vurdere behov og muligheter for tiltak og eventuelt søke om tilskudd til forbedringstiltak.	KV	0,5
Ø4-1	Tjøllinggaten: Sykling i blandet trafikk. Skilting og merking av sykkeltrasé, fartsgrense 30 km/t, samt fartsregulerende tiltak. Tønsberg kommune bør vurdere behovet og mulighetene for tiltak og eventuelt søke om tilskudd til forbedringstiltak.	KV	0,8
Ø5-1	Fv. 311 fra kryss ved Halvdan Wilhelmsens allé og Slagenveien til kryss Halvdan Wilhelmsens allé og Ringveien: Kollektivfelt (vestover) og sykkelveg med fortau (på nordsiden av fv.311). En del av strekningen er med i fylkeskommunens handlingsprogram 2018–2021 Kollektiv, men det er ikke regulert tilstrekkelig areal til sykkelveg med fortau i vedtatt reguleringsplan og prosjektet er også underfinansiert i handlingsprogrammet.	311	50,0

Prosjekt-nummer	Anbefalte tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
Ø5-2	Valløveien, mellom rundkjøringene med Solkilen og Halfdan Wilhelmsens allé og Ringveien: Etablere kollektivfelt i begge retninger (mellom rundkjøringene med Solkilen og Halfdan Wilhelmsens allé og Ringveien, samt bygge om 3 rundkjøringer.	311	30,0
Ø5-3	Solkilen–Presterødbakken: Forlenge gang- og sykkelbrua over Solkilen til Presterødbakken.	311	40,0
Ø7-1	Gauterødveien, Olsrødkrysset – Kvistveien: Skilting og merking av sykkeltrasé. Fartsgrense til 30 km/t og fartsregulerende tiltak på strekningen Ringshaugveien – Barbergveien. Hastighetsregulerende tiltak vurderes også for resten av strekningen. Gatebelysning. Her beskrives tiltak både på fv.311 og fv.536. Begge deler er priset.	311 / 536	4,0
Ø7-2	Sandåsen skole: Etablere sykkelparkering. Behov, løsninger og kostnader må utredes. Skoleeiers ansvar		0,2
Ø7-3	Ringshaugveien, mellom Titanveien og Rosenlundveien: Foreslår å utvide dagens fortau nordover ca. 100m, ca. fra hus nr.50 til Titanveien. Medfører at en hekk må fjernes.	537	2,0
Ø7-4	Ringshaug ungdomsskole: Etablere sykkelparkering. Behov, løsninger og kostnader må utredes. Skoleeiers ansvar.		0,2
Ø7-5	Ringshaug barneskole: Etablere sykkelparkering. Behov, løsninger og kostnader må utredes. Skoleeiers ansvar		0,2
Ø8-1	Skallevold: Bedre snuplass og holdeplass med plass for 2 busser.	537	0,5
Ø8-2	Åsgårdstrandveien, Kvistveien – Brekke: Ingen tiltak foreslås. Beholder dagens løsning med gang- og sykkelvei på nordsiden.	311	0,0

Prosjekt-nummer	Anbefalte tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
Ø9-1	Valløveien, Olsrødkrysset – Krøgerløkka: På sørsiden av veien foreslås å bygge om dagens gang- og sykkelanlegg til sykkelvei med fortau med bevaring av eksisterende grøntrabatt mot kjørebane. Trær beholdes/etableres. Dette innebærer en breddeutvidelse mot naboeiendommer på 3–5 m (avhengig av det må plantes nye trær og/eller grøntrabatten utvides) langs hele strekningen. I tillegg vil det være behov for tilpasninger forbi hus og erverv av noen hus, og flere garasjer/innkjørsler (antall er avhengig av valgt bredde på grøntrabatt). På nordsiden av vegen beholdes dagens gang- og sykkelanlegg.	510	116,5
Ø9-1b	Kilden–Flintveien, på gang- og sykkelveier og boligveier, forbi Presterød ungdomsskole, Slagenhallen og Flintbanen. Alternativ løsning til Ø9-1. Tiltak: Bør stedvis utbedre veidekket og forbedre sikt i kryss. Ved GS-kryssing over Narverødveien foreslås intensivbelysning av gangfelt, samt at sikt-utbedring reguleres. Ved GS-kryssing over Husvikveien foreslås intensivbelysning av gangfelt, samt at sikt-utbedring reguleres. Vegetasjonsrensk foretas.	kv	3,0
Ø9-2	Presterød barneskole: Etablere sykkelparkering. Behov, løsninger og kostnader må vurderes nærmere. Skoleeiers ansvar		0,2
Ø9-3	Presterød ungdomsskole: Etablere sykkelparkering. Behov, løsninger og kostnader må vurderes nærmere. Skoleeiers ansvar.		0,2
Ø9-4	Ved lokalsenter Tolvsrød: Etablere sykkelparkering i samarbeid mellom bypakka og kommunen. Behov, løsninger og kostnader må vurderes nærmere.		0,2
Ø10-1	Valløveien, Krøgerløkka – Vallø kapell: Ingen tiltak foreslås. Beholder dagens løsning med gang- og sykkelvei på sørsiden.	510	0,0
Ø11-1	Carl 15 gate, Vallø: Foreslår gang- og sykkelveg (3m bred med "Stavernsløsning") på vestsiden av fv.510 fra Vallø kapell til bebyggelsen. I bebyggelsen foreslås fortau på vestsiden av fv.510.	510	12,0

Prosjekt-nummer	Anbefalte tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
Ø11-1b	Carl 15 gate, Vallø: Skilting og merking av sykkeltrasé. Fartsgrensen settes ned til 30 km/t. Behov for ytterligere hastighetsregulerende tiltak vurderes. Foreslås som et første trinn på strekningen, evt. i stedet for Ø11-1.	510	1,0
Ø11-2	Personaltoalett ved Vallø buss-snuplass	510	1,0
Ø12-1	Narverødveien: Gang- og sykkelvei (ca. 600 meter) langs "missing link" ved Saba-tomten. Noe av denne strekningen forutsettes løst gjennom rekkefølgekrav knyttet til reguleringsplan for Meny.	509	10,0
Ø13-1	Narverødveien: Foreslår å bygge gang- og sykkelvei på skole-siden ved Husvik skole; fra Bjørneveien til Husvikveien, ca. 140m. Er en "missing link". Tiltaket vil medføre inngrep på skoleområdet.	509	3,0
Ø13-2	Husvik skole: Etablere sykkelparkering. Behov, løsninger og kostnader må vurderes nærmere. Skoleeiers ansvar.		0,2
Ø14-1	Jarlsøveien, Snippen-Havørnveien: Beholder dagens gang- og sykkelveg; ingen tiltak foreslås.	kv	0,0
Ø15-1	Personaltoalett ved Jarlsø buss-snuplass.	kv	1,0
Ø15-2	Jarlsøveien, Jarlsø-Havørnveien: Ingen tiltak foreslås. Finnes gang- og sykkelveg på nordsiden.	kv	0,0

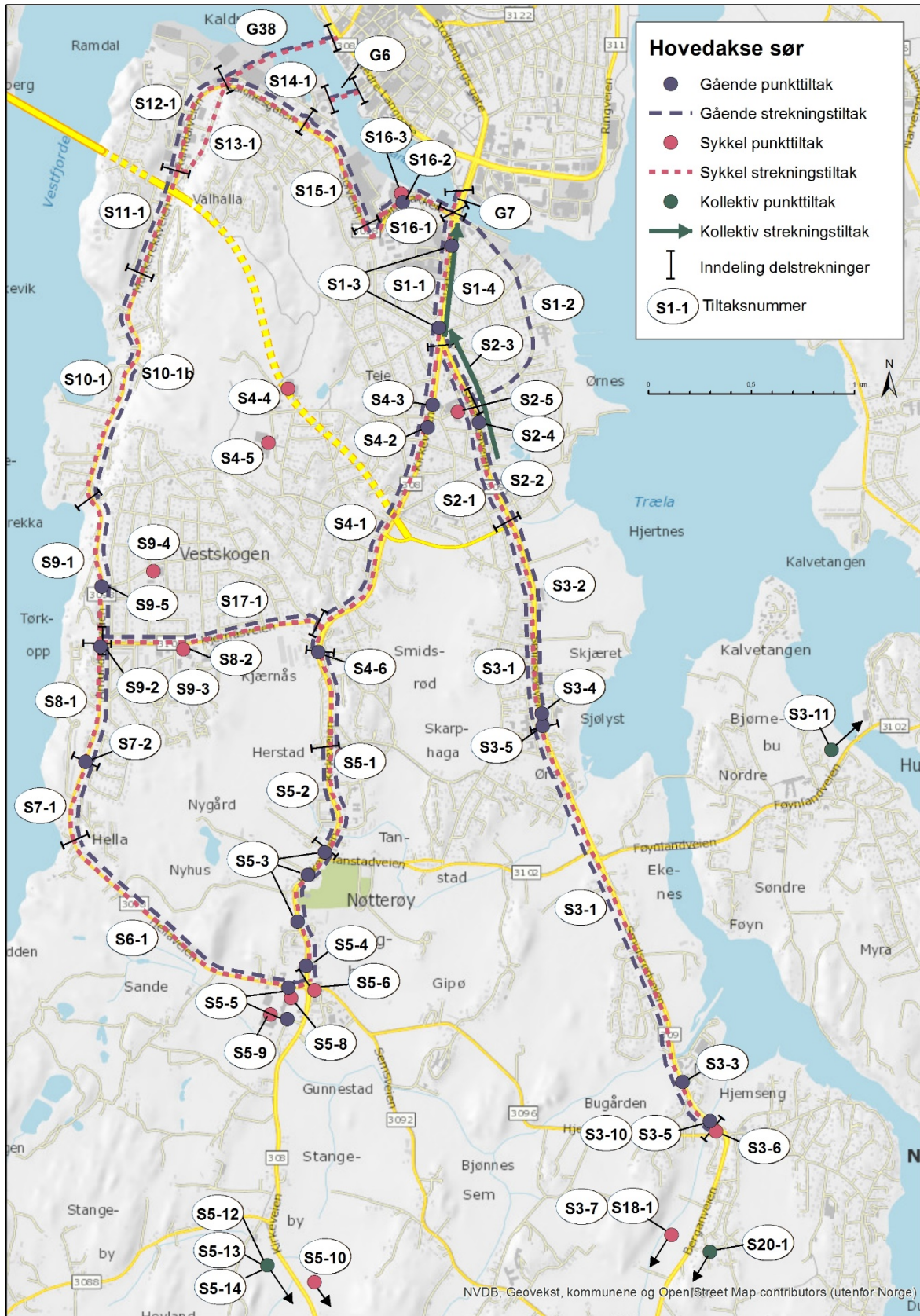
5.1.4 Hovedakse Sør

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

Hovedgrep på hovedakse sør:

- Tiltak på endeholdeplasser for busser.
- Sambruks- eller kollektivfelt i Nøtterøyveien.
- Utbedring av bussholdeplasser.
- Sikring av krysningspunkt ved busstopp.
- Bygge om noen av dagens gang- og sykkelanlegg til sykkelveier med fortau.
- Bygge gang- og sykkelanlegg der slike mangler («missing links»).
- Sykkelparkering i lokalsentre Hjemseng og Borgheim og ved skoler.
- Tiltak innen området for gatebruksplanen på Teie, gjennomføres iht. gatebruksplanen.

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.



Figur 5: Anbefalte tiltak hovedakse sør

Prosjektliste hovedakse sør

Prosjekt-nummer	Anbefalte tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
S1-1	Nøtterøyveien/Kirkeveien, Kanalbrua – kryss med Smidsrødveien: Eksisterende gang- og sykkelvei på vestsiden bygges om til sykkelvei med fortau og grøntrabatt. Eventuelt nytt kryss med Cappelens vei/Solveien bør vurderes i sammenheng med dette. Sykkelvei med fortau innebærer en breddeutvidelse mot naboeiendommer på 2-5m langs hele strekningen. Dette medfører blant annet at dagens bensinstasjon trolig må innløses. På østsiden foreslås å etablere ny kombinert gang og sykkelveg og adkomstveg til boliger ifm. etablering av kollektiv- eller sambruksfelt langs Nøtterøyveien. Løsninger må utredes nærmere i et forprosjekt før regulering.	308	38,7
S1-2	Kanalveien og Ørsnesalléen, fra X Nøtterøyveien til X Smidsrødveien: Oppgradering med skilting og bedre vegbelysning. Utbedring av GS-vegen nærmest fv.309. Kommunen bør vurdere behovet/ mulighetene for tiltak og eventuelt søke om tilskudd til forbedringstiltak.	kv	1,0
S1-3	Kirkeveien; Holdeplassene «Kanalen» og «Teie veidele»: Trinn 1-tiltak: Etablere taktile UU-ledelinjer på begge busstopp for sørgående busser. Trinn 2-tiltak: Legge sykkelvegen bak leskuret på begge holdeplassene. Trinn 2-tiltakene må ses i sammenheng med S1-1 og S1-4. Antatt kostnad for trinn 2 er vist her.	308	1,5
S1-4	Nøtterøyveien/ Kirkeveien; Kanalbrua – Smidsrødveien: Foreslår å etablere sambruksfelt eller kollektivfelt i østre kjørefelt på hele strekningen. Har forutsatt avkjørsels- sanering, og opparbeidelse av ny adkomstveg på østsiden (pga. avkjørselssanering).	308	23,5

Prosjekt-nummer	Anbefalte tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
S2-1	Smidsrødveien, Teie veidele – Bekkeveien: Tiltak på vestsiden av fv.309. Noe av S2-1 inngår i gatebruksplanen for Teie. Innen gatebruksplanområdet, gjennomføres tiltak i henhold til gatebruksplanen. Tiltak utenfor gatebruksplanen må utredes i et forprosjekt før regulering. Tiltakene må tilpasses til omgivelsene og må samordnes med tiltakene innen gatebruksplanen. Kostnad-summen gjelder eksisterende gang- og sykkelvei på vestsiden bygges om til sykkelvei med fortau langs den delen av S2-1 som ligger utenfor gatebruksplanområdet. Dette vil medføre en breddeutvidelse mot naboeiendommer på 3-4 meter.	309	8,6
S2-2	Smidsrødveien, Teie veidele – Bekkeveien (på østsiden av fv.309): Dagens løsning med fortau og beplantet grøntrabatt på midtre del av strekningen beholdes og etableres langs hele strekningen. Grøntrabatten bør ha en bredde på 3 meter og gangsonen 2,5 meter. I nord på strekningen (Buddes vei – Arenfeldts vei) innebærer dette en breddeutvidelse mot naboeiendommer på ca. 3 m med behov for tilpassing/ erverv forbi flere av husene. I sør på strekningen (Ørsnesalleen – Engveien) medfører dette en utvidelse inn på parkeringsarealet til Rema 1000 og på strekningen Parkveien –Bekkeveien innebærer dette en breddeutvidelse mot naboeiendommer på ca. 6 m. Ingen hus eller innkjørsler antas å bli berørt på den søndre strekningen.	309	5,0
S2-3	Diverse tiltak langs Smidsrødveien ved Teie for å øke framkommeligheten for buss. Tiltakene må utredes nærmere og vurderes i lys av ny fastlandsforbindelse. Tiltakene defineres i gatebruksplanen for Teie. Gatebruksplan for Teie er et eget prosjekt i bypakka.	309	–
S2-4	Bussholdeplassen «Teie torv»: Tiltakene defineres i og bekostes av gatebruksplanen for Teie. Holdeplassen er blant de 15 med flest påstigende i Færder kommune.	309	–

Prosjekt-nummer	Anbefalte tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
S2-5	Sykkelparkering ved lokalsenteret Teie (Teie torv): God sykkelparkering er anbefalt i gatebruksplan for Teie. Må følges opp gjennom kommende reguleringsplan for Teie. Gatebruksplanen for Teie har en egen post i bypakka.	309	-
S3-1	Smidsrødveien, Bekkeveien – Hjem seng (på vestsiden): Foreslår at eksisterende GS-vei på vestsiden bygges om til sykkelvei med fortau med gatetrær mot kjørebane. Dette innebærer breddeutvidelse inntil 4m mot naboeiendommer/ jordbruksareal på deler av strekningen. I tillegg vil det være behov for tilpasninger forbi hus og erverv av enkelte hus og garasjer/innkjørsler.	309	140,0
S3-2	Smidsrødveien, på østsiden av fv.309 fra krysset med Parkveien til bussholdeplassen «Øhre Øvre»: Foreslår å bygge fortau langs østsiden av fv.309 sør for Teie mellom krysset med Parkveien og bussholdeplassen «Øhre Øvre». Det vil bli inngrep på sidearealer.	309	12,0
S3-3	Smidsrødveien: Sikre krysningspunkt over fv.309 ved holdeplassen "Bugården": Etablere fartsgrense 40 km/t, opphøyd gangfelt og intensivbelysning. Etablere UU-ledelinje ved leskuret for nordgående busser.	309	0,5
S3-4	Smidsrødveien: Sikre krysningspunkt over fv.309 ved holdeplassen "Øhre Øvre": Etablere fartsgrense 40 km/t og opphøyd gangfelt.	309	0,5
S3-5	Smidsrødveien ved holdeplassen «Øhre Øvre»: UU-ledelinje på busstopp for sørgående busser.	309	0,1
S3-6	Ved lokalsenteret Hjem seng: Etablere sykkelparkering i samarbeid mellom bypakka og kommunen. Behov, løsninger og kostnader må vurderes nærmere.	309	0,2
S3-7	Oserød barneskole: Etablere sykkelparkering. Behov, løsninger og kostnader må vurderes nærmere. Skoleeiers ansvar		0,0
S3-9	Smidsrødveien: Holdeplassen «Hjem seng»: UU-ledelinje på busstopp for sørgående busser.	309	0,1
S3-10	Smidsrødveien ved holdeplassen «Hjem seng»: Sikre krysningspunkt i plan over fv.309: Intensivbelysning av gangfeltet og UU-taktile felt ved gangfeltet.	309	0,5

Prosjekt-nummer	Anbefalte tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
S3-11	Husøy endeholdeplass. Personaltoalett (utenfor kartet).	430	0,5
S4-1	Smidsrødveien; Teie veidele – Astoriaveien: GS-tiltak ved Kolberg fastlegges i arbeidet med reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse. Det bør ellers gjennomføres et forprosjekt for å vurdere muligheter og kostnader for å etablere en stedstilpasset sykkelvei med fortau (SMF) på vestsiden av fv.308. Konsulentens forslag er at eksisterende GS-vei på vestsiden bygges om til sykkelvei med fortau med bevaring/ utvidelse av eksisterende grøntrabatt mot kjørebane. Trær beholdes/ etableres i rabatten. Innebærer en breddeutvidelse mot naboeiendommer (primært bolig) på typisk ca. 5 m langs hele strekningen. I tillegg vil det være behov for tilpasninger forbi/ erverv av enkelte hus og garasjer/innkjørsler. Eksisterende gangløsning på østsiden beholdes.	308	106,0
S4-2	Kirkeveien ved krysset med Grindstuveien og Ørsnesalléen: Ingen fysiske tiltak foreslås, men justering av lyskrysset kan vurderes. Planskilt kryssing (undergang) for gående og syklende på sørsiden av krysset anbefales ikke, fordi det i perioden 2008–2017 ikke har vært ulykker med myke trafikanter her. En undergang vil bli svært kostbar pga. omfattende ramper, dårlige grunnforhold og installasjoner i grunnen. Vanskelig å etablere en attraktiv løsning på grunn av stedlige forhold. Ramper vil bli vanskelige å etablere og omvegene vil trolig medføre at en planskilt kryssing ikke vil bli brukt. Kostnader er ikke beregnet.	308	
S4-3	Smidsrødveien; Holdeplassen «Teiehøyden»: Legge taktile UU-ledelinjer på busstopp for nordgående busser.	308	0,1
S4-4	Teie barneskole: Etablere sykkelparkering. Behov, løsninger og kostnader må vurderes nærmere. Skoleeiers ansvar		0,2
S4-5	Teigar ungdomsskole: Etablere sykkelparkering. Behov, løsninger og kostnader må vurderes nærmere. Skoleeiers ansvar		0,2
S4-6	Kirkeveien; Sikre krysningspunkt over fv.308 ved krysset med Astoriaveien (mellom S4-1 og S5-1): Etablere fartsgrense 40 km/t og opphøyd gangfelt.	308	0,5

Prosjekt- nummer	Anbefalte tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
S5-1	Kirkeveien; Astoriaveien – Borgheim: Det foreslås at eksisterende GS-vei på østsiden bygges om til sykkelvei med fortau og rabatt mot kjørebane. Innebærer noe breddeutvidelse mot naboeiendommer (boligeiendommer) langs deler av strekningen. I tillegg vil det være behov for tilpasninger/ervert forbi enkelte hus og garasjer/ innkjørsler.	308	66,0
S5-2	Kirkeveien; Nygårdsveien – Skarphagaveien på vestsiden av fv.308: Det foreslås å bygge fortau langs vestsiden av fv.308 (nord for Borgheim, mellom krysset med Nygårdsveien og krysset med Skarphagaveien/Herstad skole), en ca. 500 m lang strekning. Det bør muligens også gjennomføres noen utbedringer for gående mellom krysset med Klokkerveien og krysset med Nygårdsveien.	308	4,7
S5-3	Kirkeveien, Nygårdsveien – Skarphagaveien: Sikre 3 kryssings-punkter: Etablere fartsgrense 40 km/t, opphøyde gangfelt og intensivbelysning. Må ses i sammenheng med S5-2. S5-3 er ikke nødvendig dersom det etableres tosidig tilbud på denne strekningen (tiltak S5-2), slik at all kryssing samles til kryssningspunktet ved Herstad skole (opphøyd gangfelt og fartsgrense 40 km/t).	308	1,8
S5-4	Kirkeveien, holdeplassen "Borgheim". Ingen tiltak foreslås. Er nylig ombygget til god standard og anses som tilstrekkelig.	308	0,0
S5-5	Hellaveien, holdeplassene «Borgheim Hellaveien» og "Borgheim ungdomsskole". Ingen tiltak foreslås. Er nylig opprustet.	308	0,0
S5-6	Ved lokalsenteret Borgheim: Etablere sykkelparkering i samarbeid mellom bypakka og kommunen. Behov, løsninger og kostnader må vurderes nærmere.		0,2
S5-7	Herstad barneskole: Etablere sykkelparkering. Behov, løsninger og kostnader må vurderes nærmere. Skoleeiers ansvar.		0,2
S5-8	Borgheim ungdomsskole: Etablere sykkelparkering. Behov, løsninger og kostnader må vurderes nærmere. Skoleeiers ansvar.		0,2

Prosjekt-nummer	Anbefalte tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
S5-9	Nøtterøy vgs: Etablere sykkelparkering. Behov, løsninger og kostnader må vurderes nærmere. Skoleeiers ansvar		0,2
S5-10	Lindhøy barneskole: Etablere sykkelparkering. Behov, løsninger og kostnader må vurderes nærmere. Skoleeiers ansvar.		0,2
S5-12	Movik: Etablere bussnuplass og personaltoalett ved Movik.		2,0
S5-13	Tenvik: VKT og Færder kommune bør inngå avtale om å bruke kommunens eksisterende toalettanlegg		0,0
S5-14	Verdens Ende: Ingen tiltak utover at det må sikres at eksisterende bussnuplass fortsatt kan brukes i framtiden. VKT har avtale med Færder kommune om å bruke kommunens toalettanlegg.		0,0
S6-1	Hellaveien; Borgheim – Amundrødveien: Foreslår at dagens smale fortau utvides til 3m bredde, men stedstilpasses. Dette vil gi inngrep på sidearealer, selv om løsningene stedstilpasses. Tiltaket anses mindre viktig enn S8-1 og S9-1.	428	15,5
S7-1	Amundrødveien: Hellaveien – Bregneveien: Foreslår at dagens smale fortau utvides til 3m bredde, men stedstilpasses. Dette vil gi inngrep på sidearealer, selv om løsningene stedstilpasses. Tiltaket anses mindre viktig enn S8-1 og S9-1.	428	7,5
S7-2	Amundrødveien ved X Bregneveien: NB! Tiltaket (sikring av krysningspunkt) utgår hvis fortauet i S8-1 plasseres som foreslått på østsiden av fv.428	428	0,5
S8-1	Amundrødveien: Bregneveien – Kjærnsveien: Foreslår å bygge nytt fortau (bredde 3m, men stedstilpasses) på østsiden. Her er det ingen tilbud for gående og syklende per i dag. Det vil bli inngrep på sidearealer.	428	7,8
S8-2	Steinerskolen i Vestfold. Etablere sykkelparkering. Behov, løsninger og kostnader må vurderes nærmere. Skoleeiers ansvar.		0,2
S9-1	Amundrødveien: Kjærnsveien – Vestfjordveien: Foreslår å bygge nytt fortau (bredde 3m, men stedstilpasses) på østsiden. Her er det ingen tilbud for gående og syklende per i dag. Det vil bli inngrep på sidearealer.	428	8,0

Prosjekt-nummer	Anbefalte tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
S9-2	Amundrødveien: Krysningpunkt i plan over fv.428 ved holdeplassen "Amundrødveien Kjærånveien": Sikre krysningpunktet; Redusere fartsgrensen til 40 km/t, etablere opphøyd gangfelt og intensivbelysning.	428	0,5
S9-3	Amundrødveien: Holdeplassen "Amundrødveien Kjærånveien" utbedres med UU-ledelinjer på begge sider og fortau/venteareal og nytt leskur på østsiden.	428	0,8
S9-4	Steinerskolen i Vestfold: Etablere sykkelparkering. Behov, løsninger og kostnader må vurderes nærmere. Skoleeiers ansvar.		0,2
S9-5	Amundrødveien: Holdeplassen «Amundrødveien Fuglevei»: Kantstopp som utbedres med UU-ledelinjer på begge sider og leskur etableres på østsiden. Må trolig reguleres for leskur.	428	0,5
S10-1	Vestfjordveien – Munkerekkveien 44: Det bygges sykkelveg med fortau og rabatt mot kjørebane langs vestsiden av veien. Dette innebærer erverv av et ca. 8 m bredt belte fordelt på ca. 30 boligeiendommer. I tillegg vil det være behov for tilpasninger forbi/erverv av enkelte hus og flere garasjer /innkjørsler. Eksisterende gangløsning på østsiden beholdes.	428	64,0
S10-1b	Munkerekkveien ved hus nr.55: Sikre krysningpunkt over Munkerekkveien der er det fortau-sideskift: Etablere 40 km/t fartsgrense, opphøyd gangfelt, intensivbelysning og UU-tiltak.	428	0,5
S11-1	Munkerekkveien: hus nr.55 – Brattbakken/ Ramdalsveien: Eksisterende gang- og sykkelvei med grøntrabatt på vestsiden av veien bygges om til sykkelvei med fortau og rabatt mot kjørebane. På det meste av strekningen kan dette løses innenfor eksisterende veibredder med kun mindre inngrep på tilgrensende boligeiendommer, samt én næringseiendom. Noen avkjørsler må omlegges og noen hus blir liggende svært tett på det nye anlegget. Ny fastlands-forbindelse vil krysse fv.428.	428	15,0

Prosjekt-nummer	Anbefalte tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
S12-1	Ramdalsveien; Brattbakken – kryss Munkerekkveien/ Kaldnesgaten: Eksisterende gang- og sykkelvei med grøntrabatt på vestsiden av veien bygges om til sykkelvei med fortau og grøntrabatt mot kjørebane. Avhengig av ønsket bredde på ny grøntrabatt kan dette løses innenfor eksisterende veibreder uten inngrep på naboeiendommer. Krysningspunktet over fv.428 ved kryss Munkerekkveien/ Kaldnesgaten bør sikres bedre: Bør etablere 40 km/t fartsgrense, opphøyd gangfelt og bedre belysning.	428	13,0
S13-1	Munkerekkveien mellom Ramdalsveien og Kaldnesgaten: Sykling i blandet trafikk. Skilting og merking av sykkeltrasé. Fartsgrensen settes ned til 30 km/t. Behov for ytterligere hastighetsregulerende tiltak vurderes. Kommunen bør vurdere eventuelle tiltak og eventuelt søke om tilskudd til forbedringstiltak.	kv	0,5
S14-1	Kaldnesgaten; XMunkerekkveien – XRambergveien. Eksisterende gang- og sykkelvei på nordsiden av veien bygges om til sykkelvei med fortau og rabatt mot kjørebane. Dette innebærer en utvidelse på 4-5 m inn mot tilgrensende eiendommer. Eksisterende gangløsning på sørsiden beholdes.	428	10,0
S15-1	Solveien; Rambergveien – Biskopstien: Eksisterende gang- og sykkelvei på nordøst-siden bygges om til sykkelvei med fortau og grøntrabatt mot kjørebane. Dette innebærer en utvidelse på ca. 3 m inn mot tilgrensende eiendommer. Tiltakene tilpasses eksisterende bebyggelse. Eksisterende gangløsning på sørvest-siden beholdes. Tiltaket bør ses i sammenheng med evt. ny veg Solveien/ Cappelens vei til fv.308.	428	21,0
S16-1	Banebakken; Biskopstien – Nøtterøyveien: Foreslår at dagens gang- og sykkelvei på nordsiden utvides til sykkelveg med fortau. Dette innebærer erverv av et ca. 4 m bredt belte inn mot tilgrensende eiendommer (næring, bolig og grøntareal), inkludert tilpasninger forbi/erverv av enkelte eneboliger. Hvis det etableres ny veg Solveien/ Cappelens vei til fv.308, anses dagens GS-vei å være bra nok. Eksisterende gangløsning på sørsiden beholdes.	428	18,0

Prosjekt-nummer	Anbefalte tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
S16-2	Banebakken; Holdeplassen "Færder videregående skole": Ingen tiltak foreslås. Er nylig oppgradert.		0,0
S16-3	Færder vgs.: Etablere sykkelparkering. Behov, løsninger og kostnader må utredes. Skoleeiers ansvar		0,2
S17-1	Kjærånveien; Sidensvansveien–Kirkeveien: Foreslår å bygge om dagens (smale) fortau på nordsiden, til 3m bred gang- og sykkelvei. Vil medføre (små) inngrep i hekker/hager	429	4,5
S18-1	Tjøme; Gang- og sykkelveg Ormelet – Risbrua. Dette er et eget, prioritert prosjekt i bypakka. Er for langt sør til å vises på kartet.	380	–
S20-1	Knarberg endeholdeplass; Bussnuplass og personaltoalett. Er for langt sør til å vises på kartet		1,5

5.1.5 Tønsberg sentrum

Hovedgrep i gatebruksplanen for Tønsberg sentrum:

- Busslinjene legges gjennom Møllegaten og Nedre Langgate
- Ny gateterminal for buss etableres på Farmannstorvet
- Nedre Langgate stenges for gjennomkjøring for bil mellom Tollbodgaten og Møllegaten.
- Lyskrysstiltak for å sikre god bussframkommelighet gjennom byen.
- Sammenhengende hovednett for sykkel gjennom sentrum.
- Utbedre, og bygge flere, gang- og sykkelbruer over Kanalen.
- Oppgradere deler av sekundærnettet for gange og sykkel.
- Det etableres flere og bedre sykkelparkeringsanlegg i sentrum.
- Gågatenettet utvides til å også omfatte Kammegaten.

Tiltak som ikke er vist på kartet:

- Reasfaltering og oppgradering sekundærnett for sykkel (G29)
- Oppgradering av lyskryss (G31)
- Sykkelparkering (G32).

Enkelte tiltak vil trolig inngå i andre prosjekter som kommunen arbeider med. Sykkelfelt mm. i Prestegata (tiltak G14) kan trolig bekostes og utføres i forbindelse med kommunal oppgradering av vann- og avløpsnettet.



Figur 6: Anbefalte tiltak Gatebruksplan for Tønsberg sentrum

Prosjektliste Gatebruksplan for Tønsberg sentrum

Prosjekt-nummer	Anbefalte tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
G1	Nedre Langgate, Mammutkrysset – Svend Foyns gate (280m): På kort sikt foreslås G1-b. På lengre sikt kan eget sykkelanlegg langs Nedre Langgate vurderes.	308	5,0
G1-b	Ollebukta, Mammutkrysset – Klostergata/Nedre Langgate: Foreslår å sykle i blandet trafikk langs Ollebukta. Tilrettelegge for sykling "rundt" båthavna + kobling til ny GS-bru. Jfr. tiltak G2. Det blir behov for omdisponering av kommunal grunn. Hvis Ollebukta skal oppgraderes til sykkelgate "med bilen som gjest", vil det koste ca. 6 mill.kr mer enn angitt sum.	kv	3,0
G2	Nedre Langgate, Ollebukta/Klostergt. – Tjømegt. (210m): Foreslår å sykle i blandet trafikk + miljøgate. Ollebukta/Klostergt. – Svend Foyns gate (270m): Foreslår å sykle langs Ollebukta i stedet for å anlegge sykkelfelt med 2 meters bredde og bygge om Nedre Langgate. Løsninger er ikke konkludert. Det kan bli behov for erverv av privat grunn og omdisponering av kommunal grunn.	308	13,0
G3	Nedre Langgate, Tjømegaten – Kinoplassen: Foreslår buss-kantstopp for begge retninger i samme kvartal. Sykkelløsninger vurderes i reguleringsplanfasen. Figur 8 i hazid-rapport av 7/6-2019. (er basis for kostnader). Det blir behov for omdisponering av kommunal grunn.	308	20,0
G4	Nedre Langgate, Kinoplassen – Anders Madsensgt: Sykling i blandet trafikk sydfra i Nedre Langgate og overgang til GS-veg eller sykkelveg med fortau forbi kinoen (bredde 4 m). Så eget fortau sammen med sykkelveg (til tiltak G5). Sykkelfelt i Tollbodgata. Signalregulering av kryss med Tollbodgata. Skal etablere 2 buss-kantstopp og utvide krysset NL – Møllegaten for buss-svingebevegelser. Figur 4 i hazid-rapport av 7/6-2019 er basis for kostnader. Løsninger er ikke konkludert. Det blir behov for omdisponering av kommunal og erverv av privat grunn. Må ses i sammenheng med G28 og G37.	308	20,0

Prosjekt-nummer	Anbefalte tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
G5	Nedre Langgate, Anders Madsensgt – Nordbyen: Anbefalt løsning er sykkelvei med fortau (utbedring av eksisterende gang- og sykkelvei). Det blir behov for omdisponering av kommunal grunn.	308	7,4
G6	Dagens gang- og sykkelbru til Kaldnes utvides fra 3 til 6m bredde, med adskilte anlegg for gående og syklist.		55,0
G7	Over Kanalen anbefales 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. Løsninger utredes i et forprosjekt.	308	70,0
G8	Fv.308, Kanalen – Nedre Langgate: Foreslår å bygge om dagens gang- og sykkelvei til sykkelvei med fortau. NB! Tiltaket er bare aktuelt dersom det legges til rette for sykling i Nedre Langgate fra Mammutkrysset til Klostergata, IKKE ved alternativ GS-løsning i Ollebukta.	308	4,1
G9	Fv.308, Nedre Langgt – W. Wilhelmsens vei: Ingen tiltak foreslås. Beholder dagens gang- og sykkelvei på vestsiden og dagens sykkelvei med fortau på østsiden	308	0,0
G10	W. Wilhelmsens vei, Stoltenbergs gate – Vestfoldgata: Anbefalt løsning er å bygge om gang- og sykkelvei til sykkelvei med fortau. Sidevalg mm velges ifm planlegging av ny svømmehall. Det blir behov for omdisponering av kommunal grunn. Tiltaket vil beslaglegge ca. 4 parkeringsplasser.	kv	2,4
G11	Vestfoldgata, W.Wilhelmsensvei – Slagenveien: Foreslår å etablere sykkelgate. Krever skilting, merking, dekkefornyelse og bygging av fortau. Tiltaket krever omdisponering av kommunal grunn og erverv av privat grunn og vil beslaglegge ca. 10 kommunal og 10 private parkeringsplasser.	kv	11,5
G12	Svend Foyns gate vest for Vestfoldgata: Anbefalt løsning er å bygge sykkelvei med fortau på en kort strekning hvor det idag en gang- og sykkelvei. Krever omdisponering av kommunal grunn.	kv	0,6

Prosjekt- nummer	Anbefalte tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
G13	Svend Foyns gate, Nedre Langgate – Storgata: Anbefalt løsning er å bygge sykkelfelt. Løsningen krever omdisponering av kommunal grunn og erverv av privat grunn.	kv	5,2
G14	Prestegata, Nedre Langgate – Storgata: Anbefalt løsning er å bygge sykkelfelt, ensidig, fjerne parkeringsplasser og tillate sykling mot enveiskjøring. Kommunen er i gang med planlegging av gata i forbindelse med overvannsprosjektet. Kostnadene dekkes trolig gjennom kommunale VA-midler.	kv	2,2
G15	Tollbodgata, Nedre Langgate – Baglergata: Anbefalt løsning er å bygge sykkelfelt. Løsningen vil beslaglegge om lag 11 kommunale parkeringsplasser.	kv	9,4
G16	Tollbodgata, Baglergata – Farmannsveien, arm: Anbefalt løsning er sykling i blandet trafikk. Tiltaket er skilting og oppmerking.	kv	1,0
G17	Tollbodgata, Håkon Gamles gate – Grev Wedels gate: Anbefalt løsning er sykkelgate. Tiltak er skilting, merking og dekkefornyelse. Løsningen vil beslaglegge 3 kommunale parkeringsplasser.	kv	1,0
G18	Tollbodgata, Grev Wedels gate – Jernbanegaten: Foreslår å bygge sykkelgate langs Stoltenbergparken hvor det i dag er fortau og parkering. Tiltaket vil kreve omdisponering av kommunal grunn.	kv	0,8
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. Må ses i sammenheng med fremtidig jernbane.	kv	2,2
G20	Jernbanegaten, Halvdan Wilhelmsens allé – Slagenveien: Bygge sykkelvei med fortau mot jernbanen der det i dag er fortau. Må ses i sammenheng med fremtidig jernbane.	kv	15,0

Prosjekt-nummer	Anbefalte tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
G21	Stoltenbergsgata langs Farmannstorvet: I forbindelse med opprustning av Farmannstorvet må man sørge for at det etableres en gang- og sykkelvei langs torvet fram til Hvalenkrysset.	325	2,8
G22	Halvdan Wilhelmsens allé, Stoltenbergsgata – Jernbanegaten: Denne strekningen stenges for annet enn busstrafikk og tilrettelegges for buss. Langs Stoltenbergparken foreslås å bygge om dagens gang- og sykkelvei til sykkelvei med fortau. Løsning for gående og syklende på motsatt side av veien må vurderes nærmere	459	4,1
G23	Halvdan Wilhelmsens allé, Jernbanegata – Stenmalen: Anbefalt løsning er å bygge sykkelvei med fortau på nordsiden er det i dag er gang- og sykkelvei. Løsning for gående og syklende på motsatt side av veien må vurderes nærmere.	459	4,0
G25	Farmannsveien, kryss Grev Wedels gate – kryss Olav Trygvassons gate: Bygge sykkelvei med fortau på vestsiden der det i dag er fortau. G-25 tiltstøter N1-1 og G35. Krever litt stripe-erverv. Må ses i sammenheng med fremtidig jernbane.	468	17,4
G27	Møllegaten ved Farmannstorvet: Bussterminal etableres i Møllegaten med ventearealer og lehus. Varme i bakken. Det må fjernes om lag 36 kommunale parkeringsplasser i Møllegaten for å gjennomføre tiltaket.	kv	50,0
G28	Nedre Langgate: Etablere 3 stk tosidige bussholdeplasser i Nedre Langgate. Må ses i sammenheng med G1, G2 og G4.	308	5,0
G29	Innenfor gatebruksplanavgrensningen: Oppgradere deler av lokalveinettet som er definert som sekundærnett for sykkel. Aktuelle tiltak er reasfaltering, skilting og oppmerking. Er ikke kostnadsberegnet, men det er avsatt en sum. Tiltaket er ikke vist på kart.	kv	2,0
G31	På grunn av endret gatebruk i Tønsberg sentrum må flere lyskryss bygges om. Dette gjelder bla. annet Mammutkrysset, flere kryss i Stoltenbergs gate og Nedre Langgate. Ca. 10 lyskryss. Det er avsatt en sum. Tiltaket er ikke vist på kart.		5,0

Prosjekt-nummer	Anbefalte tiltak	Vegnr.	Kost (mill.kr)
G32	Tønsberg sentrum: Etablere flere sykkelparkeringsplasser. Samarbeid mellom bypakka og kommunen. I gatebruksplanen for Tønsberg sentrum ble det i 2017 laget en oversikt over behov for sykkelparkering i sentrum. Det ble ansett å være behov for 200–220 stk, muligens mer. Må ha ulike typer anlegg (bla. under tak), avhengig av P-formål/–lengde. Anlegg må være tyverisikre +føles trygge å bruke! Det er avsatt en sum, er ikke kostnadsberegnet. Tiltaket er ikke vist på kart.		3,0
G33	Nordbyen: Anbefalt tiltak er en oppgradering av gatedekke og tilrettelegging for sykling gjennom Nordbyen. Løsningen kan for eksempel være som på Bakklandet i Trondheim med natursteinsheller og smågatestein.	kv	3,0
G34	Kammegaten, kryss Øvre Langgate – kryss Baglergaten: Etablere av gågate.	kv	1,0
G35	Grev Wedels gate, kryss Farmannsveien – kryss Tollbodgaten: Etablere sykkelvei med fortau langs "missing link" på sykkelhovedakse gjennom øvre bydel. Må ses i sammenheng med fremtidig jernbane.	468	7,0
G36	Over Kanalbrua, fra kryss ved Banebakken tom. Mammutkrysset: Sambruks- / kollektiv-felt og fysiske krysstiltak i Mammut-krysset for å lede buss til/fra Nedre Langgate. Tiltak er ikke fastlagt.	308	20,0
G37	Møllegaten, kryss Sverres gate – kryss Nedre Langgate: Anslåtte tiltak i Møllegaten for å lede buss t/r Nedre Langgate. Må eventuelt samordnes med kommunens overvannsprosjekt. Usikre kostnader.	kv	5,0
G38	Etablere ny gang- og sykkelbru lenger vest for eksisterende Kaldnes bru, ihht. intensjonsavtalen inngått om ny fastlandsforbindelse. Plassering og lengde er ikke fastlagt. Bør gjennomføres i samarbeid mellom bypakka og fremtidig utvikling på Kaldnes Må utredes i forprosjekt. Kostnad er anslått.		100,0

5.1.6 Bedre fastlandsforbindelser for gående og syklende

Både Kaldnesbrua og ny sykkelbru vest for Kanalbrua har god plassering i forhold til hovedstrømmer av gående og syklende. Ingen av bruene har i dag separate anlegg for gående og syklende, noe som anses som svært viktig for å gjøre det mer attraktivt å sykle og gå.

Det foreslås å utvide dagens gang- og sykkelbru til Kaldnes fra 3 til 6 meter bredde (tiltak G6). Videre anbefales det å bygge en ny gang- og sykkelbru, eventuelt sykkelbru, på vestsiden av eksisterende Kanalbru (tiltak nr. G7). Den nye brua må kunne åpnes for båttrafikk. Det må gjennomføres forprosjekt for å utrede løsninger m.m. før regulering.

Ny bruforbindelse over Kanalen, vest for dagens GS-bru til fra Kaldnes (tiltak nr. G38) ligger inne i intensjonsavtalen (om ny fastlandsforbindelse) mellom partene i Bypakka, og er dermed et prioritert prosjekt. En slik ny bruforbindelse bør bygges med en minimumsbredde på 6 meter og brua må kunne åpnes for båttrafikk. Lokalisering, utforming og konsekvenser av ei ny bru må vurderes mer siden.

Når det gjelder ny bru i øst (Nøtterøy øst – Stensarmen), bør denne vurderes hvis det skjer en utvikling med fortetting på Stensarmen.

5.2 Anbefalte tiltak

Det er vurdert fire typer tiltak som ventes å kunne påvirke trafikkarbeidet med bil. Disse er:

- **Tiltak som gir økt passasjerbelegg i bil:** Økt antall reisende i hver bil vil i teorien kunne redusere antallet biler på veien. I dag er passasjerbelegget per bil lavt, og særlig i morgenrush (gjennomsnittlig mindre enn 0,2 passasjerer per bil). Potensialet er med andre ord stort.
- **Trafikantbetaling:** Trafikantbetaling er normalt en veldig effektiv form for bilrestriktivt tiltak. I utredningen er det både vurdert tradisjonell løsning med betaling i bomring, samt bruk av veipricing som alternativ betalingsform.
- **Parkeringsrestriksjoner:** Også restriksjoner på parkering er normalt et svært effektivt tiltak for å redusere biltrafikk. Det er i dag betaling for parkering mange steder i Tønsberg sentrum, men de fleste oppgir at de har tilgang på gratis parkering hos arbeidsgiver eller ved skole. Erfaringer tilsier at særlig tiltak som begrenser tilgangen til gratis parkering ved arbeidsplass pleier å ha stor effekt. Det er både på grunn av den direkte effekten på reiser i rushtidene, samt at valg av transportmiddel til arbeid ofte legger et viktig premiss for valg av transportmiddel også for andre reiser. En utfordring er at parkering hos arbeidsgiver ofte er private, og derfor vanskelig å regulere. Parkeringsrestriksjoner kan utformes på ulike måter ved bruk av parkeringssoner og lang- og korttidstakster.
- **Innfartsparkering:** For at innfartsparkering skal gi positive effekter for trafikkarbeidet er det avgjørende å vurdere lokalisering og utforming nøye. Erfaringer fra andre steder viser at mange som benytter seg av et slikt tilbud bor nær parkeringsplassene. Det er særlig kritisk dersom innfartsparkeringen legges til attraktive byareal. Kostnaden ved å anlegge

innfartsparkering kan også være stor sammenlignet med potensiell effekt. Utfordringer og potensial gjør at innfartsparkering er vurdert å ha redusert betydning for å oppnå nullvekstmålet i Tønsberg-regionen. Intensjonsavtalen for ny fastlandsforbindelse angir at innfartsparkering skal vurderes nærmere, og en vil derfor komme tilbake til dette temaet.

5.3 Tiltak for nærings- og nyttetraffic

De ulike typene av nærings- og nyttetraffic har ulike behov. Noen ønskelige tiltak er som følger:

- Etablere flere laste- og lossesoner, for å bidra til effektiv varelevering.
- I planer for arealutvikling: Kreve plass til varemottak på næringsdrivendes egen grunn.
- I planer for nye boligkomplekser i sentrum: Kreve parkeringsplasser for hjemmetjenesten.
- Unngå smale gatetverrsnitt med høy kantstein, trafikkøyer og kantbusstopp i hovedårer for utrykningstrafikk.

5.4 Andre anbefalte tiltak

5.4.1 Arealbruk

For å nå nullvekstmålet for trafikktutvikling, vil det bli viktig å sikre at befolkningsveksten og arbeidsplasslokalisering kommer i sentrumsområdene og der det er god kollektivdekning. Konsentrert byvekst er positivt uavhengig av hva slags transportteknologi og tjenestetilbud vi får i fremtiden.

5.4.2 Trafikksikkerhet

Det foreslås å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak som anbefalt i fagrapporten for trafikksikkerhet for å oppnå bedre trafikksikkerhet for gående og syklister i Tønsberg-regionen. Innsatsområder:

- Fokus på ulykkesforebyggende arbeid
- Fartsreducerende tiltak i områder med stor gang- og sykkeltraffic.
- Sikring av krysningpunkter. Noen tiltak er spesifisert i kapittel 4.3.3 – 4.3.7.
- Sikker utforming av kryss og avkjørsler
- Etablere et sammenhengende infrastrukturtilbud
- Økt innsats innenfor drift og vedlikehold (dette er vegholders ansvar)
- Vektlegge hensynet til trafikksikkerhet i kommunenes areal- og transportplanlegging

- Gjennomføre risikovurderinger av bypakkeprosjekter som berører gående og syklende.

De offentlige vegmyndighetene vil i hovedsak være ansvarlig for tiltakene.

5.4.3 Holdningsskapende arbeid og mobilitetsplanlegging

Samtidig satsing på tiltak og kampanjer er viktig. Det er viktig å dokumentere og kommunisere effekten av tiltak. Skoler, større offentlige og private virksomheter og arbeidsplassklynger bør være viktige målgrupper for kampanjer og mobilitetsplanlegging. Det offentlige bør være pådriver i dette.

5.4.4 Drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg

Det er viktig med god og enhetlig drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg hele året. Dette er vegholdernes ansvar. Når sammenhengende sykkelruter går gjennom veger som eies av flere ulike vegeiere, må de samarbeide for å oppnå en god og sammenhengende driftsstandard slik at trafikantene får et godt og forutsigbart tilbud.

Noen viktige faktorer for å kunne oppnå gode drifts- og vedlikeholds resultater og lave kostnader:

- Få bort vannet fra vegene
- God jevnhet på vegdekket
- God bredde på gang- og sykkelanleggene og på sideanlegg

I det videre arbeidet bør alle hovedaksene gjennomgås for å definere hvilken driftsstandard som de enkelte strekningene skal ha.

5.4.5 Teknologisk utvikling

Bypakke Tønsberg-regionen bør følge med i arbeidet som gjøres nasjonalt, bla. ifm. NTP 2022–2033, for å kunne vurdere om det kan være aktuelt å satse på ulike nye teknologiske løsninger for å påvirke trafikkarbeidet og reisevaner.

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 finnes flere løsninger og systemer på markedet i dag, bla. samkjøringsapplikasjoner. For at slike system skal kunne fungere er man bla. avhengig av tilstrekkelig mange brukere slik at passasjerer og kjørende finner hverandre på en enkel og rask måte. Her til lands har bruken til nå vært lav. Årsaken er at en slik applikasjon fungerer best i tettbygde områder

hvor mange bor og arbeider innenfor et begrenset område. Foreløpig vurderes potensialet som lavt for denne type ordninger i Tønsberg-regionen.

Endringer i folks reisevaner kan skje raskt. Et eksempel på dette er el-sparkesykler som har blitt svært populære på kort tid. Mer omfattende endringer, som for eksempel selvkjørende kjøretøy vil ta lengre tid og vil avhenge av når førerløs teknologi er teknologisk og økonomisk markedsklar.

Uavhengig av ny teknologi er det mange fordeler med konsentrert arealbruk og utvikling av et stamnett for kollektivtrafikken med høy hastighet og frekvens. I tillegg vil reguleringer på biltrafikk, både tradisjonell og i nye former, kunne påvirke utviklingen slik at man oppnår god og bærekraftig mobilitet.

En rapport om «Mobilitet for fremtiden» (fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet i Danmark mars 2018) angir at det i fremtiden kan forventes økt trafikk og større køproblemer som ikke løses av økt automatisering. Økt velstand og befolkningsvekst vil øke transportetterspørselen. Sammen med økt urbanisering vil det føre til mye mer trengsel, særlig i og omkring de største byene. Det er usikkert om delebil-ordninger eller automatisering av bilene gjøre problemene mindre.

6 Kostnader, konsekvenser, virkninger og nytte

6.1 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.

Statens vegvesen har beregnet kostnadene for de fleste av de foreslåtte gang-, sykkel- og kollektivtiltakene. Bare fysiske investeringstiltak (strekninger og punkt) er beregnet. Noen steder er type eller omfang av tiltak ennå ikke fastlagt, og det er det gjort gjennomført et kostnadsoverslag basert på visse forutsetninger.

Kostnadene er basert på erfaringstall (løpemetrepriser) og dekker bygge- og arealkostnader. Forhold i grunnen (bæreevne/ geoteknikk, arkeologi, ledninger og kabler mm.) er ikke undersøkt på dette plannivået. Kostnadene har en usikkerhet på +/- 40%.

Alle kostnader etter reguleringsplan og forprosjekt er tatt med, inklusive grunnervervskostnader. Byggekostnadene inkluderer prosjektering, konkurransegrunnlag, byggherrekostnader, entreprisekostnader og merverdiavgift m.m.

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

6.2 Konsekvenser og effekt av tiltakene

6.2.1 Ikke-prissatte og prissatte konsekvenser

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.

Det er gjennomført overordnede vurderinger av de foreslåtte tiltakenes ikke-prissatte konsekvenser, nytte/ samfunnsøkonomi og måloppnåelse. Det er også gjennomført en enkel risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS). Vurderingene fraråder ikke gjennomføring av tiltak, men har påvirket anbefalingen av tiltak.

De ikke-prissatte konsekvensene for de enkelte delstrekningene er beskrevet i planforslaget. Temaene som er vurdert er friluftsliv, bomiljø, landskapsbilde, naturmangfold, naturressurser og kulturmiljø. Vurderingene av ikke-prissatte konsekvenser ble gjort for sykkelvei med fortau (med 4m bred sykkelvei og 2,5m bredt fortau) langs alle hovedaksene, som anbefalt i fagrapporter. Vurderingene viste at slike gang-/sykkel-løsninger flere steder vil få store negative konsekvenser for omgivelsene ved vegene.

Det anbefales derfor en smalere sykkelvei med fortau-løsning (3m bred sykkelvei og 2m bredt fortau) og stedstilpasning (ved arealkritiske punkt), for å redusere konsekvensene for omgivelsene.

Kollektivtiltak gjennomføres ofte på eksisterende veggrunn og vil derfor ofte medføre mindre konsekvenser for omgivelsene rundt veger.

Løsninger og konsekvenser må utredes nærmere i senere forprosjekter og reguleringsplanarbeid.

Dersom flere av oss går, sykler og reiser (mer) kollektivt, vil det få positive virkninger for bla. miljø og klima. Gange og sykling har store positive virkninger for folkehelsen og for den enkelte trafikant. Ikke minst er det viktig at barn og unge tidlig venner seg til å gå og sykle. Det er imidlertid 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.

6.2.2 Virkemiddelpakker

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 ulik 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. 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 byvekstavgifter. Hvilket år som faktisk skal benyttes som basisår settes først når det inngås en byvekstavgift. I de byområdene som har inngått byvekstavgifter 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 byvekstavgifter, 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 byvekstavgiftregimet 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 virkemiddelpakkene man har testet ut når nullvekstmålet.

6.2.3 Andre konsekvenser og effekter

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.

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 samfunnsnyten av investeringene på gange, sykkel og kollektiv, samtidig som det er rimelige tiltak å gjennomføre.

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.

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 trafikksikkerhet.

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.

7 Videre planarbeid

Utrede konkrete prosjekter omtalt i intensjonsavtalen om ny fastlandsforbindelse.

Disse planarbeidene kan først igangsettes etter at bypakka er sikret finansiering:

- Forprosjekter og reguleringsplaner for prioriterte fysiske gange-, sykkel og kollektivtiltak.
- Snarvei-prosjekt: Utrede behov og muligheter for raskere og tryggere ferdsel til og fra mye brukte bussholdeplasser med høy frekvens, etter eksempel fra Miljøpakken i Trondheim
- Planlegge og gjennomføre holdningsskapende arbeid og mobilitetsplanlegging.

8 Faglig grunnlag

Planen bygger på følgende dokumenter, som vedlegges til høring og videre behandling:

- Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv – Planbeskrivelse
- Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv – Handlingsdel
- Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv – Hovedrapport (oppsummering av fagrapporter, vurdering og prioritering av tiltak)
- 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
- Notat om virkemiddelpakker for å oppnå nullvekstmålet for trafikk
- Notat om «Ikke-prissatte konsekvenser»
- Risiko – og sårbarhetsanalyse (ROS)
- Oversikt over alle gang-, sykkel- og kollektivtiltakene som er vurdert
- Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv Situasjonsbeskrivelse (beskrivelse av dagens situasjon innen ulike fagtemaer)
- Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv – Fastsatt planprogram