

Prosjektbeskrivelse for Tenk Tromsø

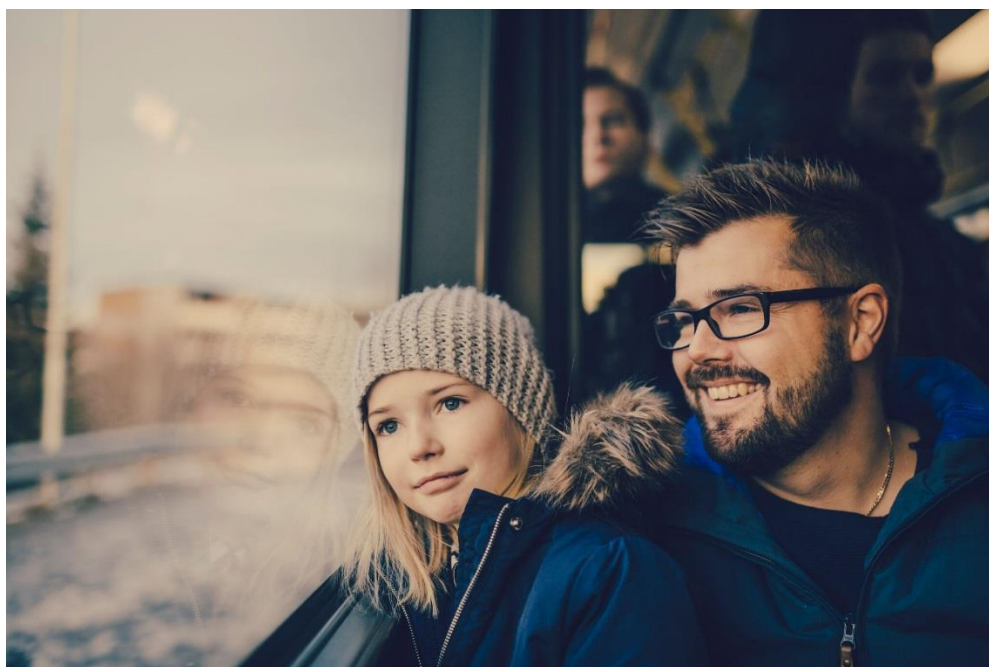
- Underlag for bestilling av KS2



TENK TROMSØ
Vi beveger byen

Innhold

Prosjektbeskrivelse for Tenk Tromsø	1
1. Tenk Tromsø	2
2. Bakgrunn for Tenk Tromsø	2
3. Store prosjekter i pakken	4
4. Organisering og porteføljestyling	5
5. Trafikk og finansieringsberegninger	7
6. Planstatus	8

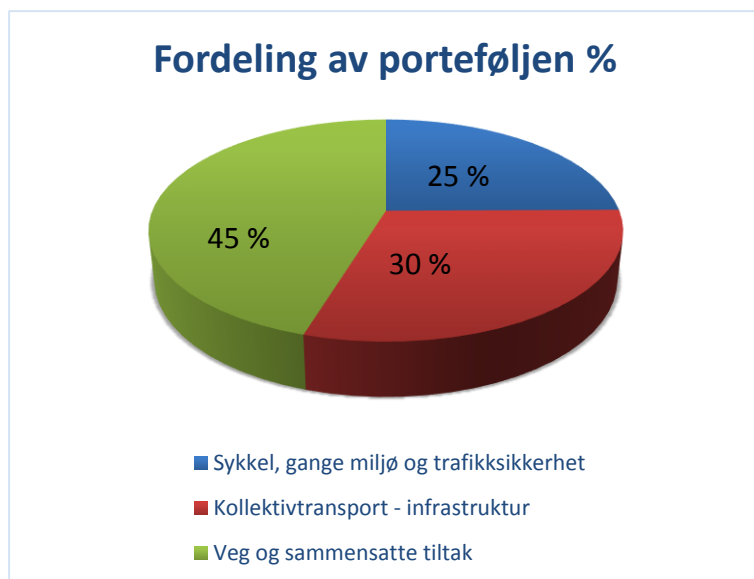


1. Tenk Tromsø

Tenk Tromsø omfatter Tromsø kommune og ble etablert i 2013 som et samarbeidsprosjekt mellom Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og Statens vegvesen.

Bompengepakken vil være en del av en framtidig byvekstavtale. Det er kartlagt prosjekter og tiltak for om lag brutto 9 mrd. kr innenfor følgende tiltaksområder:

1. Sykkel, gange, miljø og trafiksikkerhet
2. Kollektiv
3. Veg og sammensatte tiltak



Det er vedtatt av Tromsø kommune at fordelingen innenfor de ulike tiltaksområdene prosentvis bør søkes fordelt slik figuren viser.

Det er beregnet prosjekter og tiltak for henholdsvis ca. 7,050 (15 år netto) og 7,7 mrd. kr. (20 år netto).

2. Bakgrunn for Tenk Tromsø

Konseptutredningen for transportsystemet i Tromsø «Vegvalg Tromsø» ble lagt fram i oktober 2010. Samfunns målet for «Vegvalg Tromsø» var at *Fremtidig transportsystem skal i 2030 håndtere transportetterspørselen på en mer miljøvennlig måte.*

Effektmålene:

1. Halvparten av alle reiser skal i 2030 foregå med miljøvennlige transportformer
 - a. 20 % kollektiv.
 - b. 30 % gang/sykkel
2. Mulighet for sikker sykling på sammenhengende sykkelvegnett i hastighet opp til 25-30 km/t.
3. Reisetid for kollektiv skal reduseres med 20 % på viktige ruter (Sentrum, Breivika og Giæverbukta)
4. Gjennomsnittlig kjøretid for gods- og varetransport mellom viktige logistikk-knutepunkter på hovedvegnettet (E8 og Rv 862) skal være minst like god som i dag

Konseptvalgutredningen anbefalte «kombinasjonskonseptet», en løsning med sterk satsing på gang, sykkel og kollektiv samt at dagens riksveg 862 mellom Breivika og Langnes ble lagt i tunnel. Etter en høringsrunde i Tromsø kommune og Troms fylkeskommune ble utredningen sendt til eksterne konsulenter til kvalitetssikring (KS1).

Med grunnlag i forliggende materiale (konseptvalgutredningen, høringsuttalelsene og KS1-vurderingen) behandlet regjeringen saken. I brev av 09.12.2011 uttaler Samferdselsdepartementet følgende:

«Konklusjonen er at videre planlegging av transportsystemet i Tromsø skal ta utgangspunkt i KVUens konsept 3 Kombinasjonskonseptet. Dette innebærer bl.a. prioritering av planlegging for styrket kollektivtrafikk, parkeringsrestriksjoner, tiltak for gående og syklende samt oppgradering av gatemiljø i sentrum og av de mest belastede vegene. I tillegg kommer planlegging av tunnel Breivika – Langnes. Prioritering av statlige tiltak vil bli vurdert i arbeidet med NTP 2014 – 2023. Departementet ber om at Statens vegvesen følger opp saken i nært samarbeid med Troms fylkeskommune og Tromsø kommune.»

Prosjekt «Transportnett Tromsø» ble etablert for å videreføre planleggingsarbeidet med grunnlag i konseptvalgutredningen og Regjeringens føringer for det videre arbeid gitt i brev av 09.12.2011.

Transportnett Tromsø har utarbeidet følgende 8 delprosjekt:

- Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya
- Kollektivplan
- Sykkelstrategi
- Gåstrategi
- Kommunalt vegnett
- Trafikksikkerhetsplan
- Parkeringsplan
- Miljø med støv- og støykartlegging, klimagassutslipp og strategi for uterom i Tromsø sentrum.

Alle delprosjekt og hovedrapport for Transportnett Tromsø er behandlet politisk i juni 2016.

- I perioden 2015-2018 har Tromsø fått tildelt midler fra belønningsordningen for kollektivtransport og mindre bilbruk. Det er inngått avtale med samferdselsdepartementet om tilskudd fra Belønningsordningen på om lag 285 mill. kr fordelt på fire år. Avtalen er inngått mellom Tromsø kommune og Troms fylkeskommune med Samferdselsdepartementet, med mål om nullvekst i personbiltrafikk, redusert reisetid for buss, økt antall busspassasjerer og økning i andel gange og sykkel.

Følgende vedtak og føringer ligger derfor til grunn for Tenk Tromsø:

- KVU «Vegvalg Tromsø» ble vedtatt 2011
- KS1 rapport utført av Dovre Group AS og TØI
- Regjeringen behandling av KVU «Vegvalg Tromsø»
- Alle delstrategiene - vedtak
- Transportnett Tromsø hovedrapport vedtatt kommunestyret/fylkesting juni 2016
- Prinsippvedtak bompenger vedtatt kommunestyret/fylkesting juni 2016.
- Belønningsavtale for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk 2015-18.
- Lokalpolitisk behandling av konsept for bompenger vedtatt februar 2017
- Lokalpolitisk behandling av bompengesaken november/desember 2017
- Byutredning for Tromsø – faglig grunnlag for byvekstforhandlinger desember 2017

Gjennom prosjektet Tenk Tromsø er det vedtatt følgende mål for arbeidet med en byvekstavtale:

«Tromsø by skal vokse på en sunn måte.

Den sunne byveksten oppnår vi når vi gjør andre reisemåter så gode at vi i framtiden velger andre transportmidler enn bilen oftere enn vi gjør i dag.

Gjennom Tenk Tromsø skal vi gjøre de nødvendige tiltakene som gjør gåing, sykling og buss til førstevalgene på våre daglige reiser.»

Tenk Tromsø skal bidra til at Tromsø by vil være et attraktivt sted å bo og arbeide. I tillegg er det vedtatt mål i tilknytning til de åtte delstrategiene.

Nullvekstmålet for personbiltrafikk ligger til grunn i arbeidet med Tenk Tromsø.

Nullvekstmålet innebærer at persontransportveksten i byområdet skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange. Dette skal sikres gjennom å tilby bedre mobilitet og transportløsninger for innbyggerne. Måloppnåelse og endring i trafikkarbeid og transportmiddelfordeling i byområdet vil bli rapportert som en del av oppfølgingen av en framtidig byvekstavtale. Det er utarbeidet egne indikatorer som byområdene skal rapportere på, sentralt i disse er trafikikutvikling.

I arbeidet med underlaget for Nasjonal Transportplan (2018-29) ble det gjort en grov vurdering av hvordan de ni største byområdene er tilrettelagt for å nå nullvekstmålet for persontransport med bil¹. I denne analysen ble det tatt utgangspunkt i befolkningstetthet, bilførerandel og biltilgang, bruk av og kvalitet på kollektivtransportsystemet samt restriktive tiltak for biltrafikk. I rangeringen kommer de fire største byområdene best ut sammen med Tromsø. Sistnevnte har en høyere befolkningstetthet enn de øvrige mindre byområdene. I tillegg er bilførerandelen lav, og andelen avgiftsbelagte arbeidsparkeringsplasser er høy.

Statens vegvesen har i samarbeid med Tromsø kommune og Troms fylkeskommune laget byutredning for Tromsø som viser ulike måter å nå nullvekstmålet på, både gjennom samferdsels- og arealtiltak. Første trinn var ferdig i desember 2017.

Utredningen viser at det er mulig å nå nullvekstmålet og at det kan gjøres med ulike kombinasjoner av virkemidler. Det er ikke konkludert med en anbefalt løsning, men utredningene viser et mulighetsrom og sier noe om robustheten spesielt i forhold til befolkningsvekst og arealpolitikk. Oppsummert viser byutredningen at følgende virkemidler har særlig stor betydning for måloppnåelsen: bompenger, kompakt byutvikling og fortetting.

3. Store prosjekter i pakken

Rv 862 Tverrforbindelsen

Rv 862 Tverrforbindelsen ny tunnel ligger i transportetatens plangrunnlag som ble sendt Samferdselsdepartementet februar 2016. Ny omlagt veg til flyplass er ikke med i dette planforslaget. Prosjektet omfatter bygging av tunnel mellom Breivika og Langnes i Tromsø til erstatning for dagens veg som har dårlig framkommelighet vinterstid på grunn av bratt stigning. Prosjektet består av ca. 2500 m fjelltunnel, vegarmer mellom tunnel og tilstøtende kryss og veger. Prosjektet er forankret i KVVU Tromsø. Kommunedelplan for prosjektet ble vedtatt april 2016, og reguleringsplanlegging er startet i 2017. Anslag for prosjektet ble foretatt juni 2016 og er på 1,6 mrd. kroner.

I Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029 er prosjektet tatt med i siste del av planperioden 2024-2029 med henholdsvis 620 mill. kroner i statlige midler og annen finansiering 980 mill. kroner. Planarbeidet for ny tunnel skal vurdere og evt. foreslå tiltak på avlastet veg (dagens rv. 862 Erling Kjeldsens veg).

Prosjektet er under pågående detaljregulering og skal etter planens fremdrift oversendes kommunen for vedtak innen utgangen av 2018. Det er fremsatt navnesak for tunnelen, forslaget er «Flyplasstunnelen». Endelig fastsettelse av nytt navn vil avklares våren 2018.

Det planlegges nye tidliganslag for kostnader våren 2018

Siden prosjektet ikke ligger inne i vedtatt handlingsprogram for 2018-23 legges det ikke opp til ekstern kvalitetssikring av dette prosjektet i denne omgang. Ekstern kvalitetssikring vil dermed skje i en egen prosess knyttet til prosjektets prioritering og realisering.

¹ Miljøvennlige og tilgjengelige byområder. 2015. Hentet 12.12.16, fra http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/_attachment/1069002/binary/1068380?_ts=150c842abc

F2 – Hovedveg mellom Lufthavn-Giæverbukta

Tunnel under flyplassforlengelsen vil bli ny riksveg. Denne vegforbindelsen er beskrevet som F2 i kommunedelplan for ny tverrforbindelse og Kvaløyforbindelse.

Kostnadsanslag for denne forbindelsen er 470 mill. I NTP arbeidet er dette prosjektet foreslått koplet til ny tverrforbindelsen da dette vil bli ny riksveg til flyplassen når denne er utbygd. Bygging av ny tunnel vil kunne gi masser til utvidelsen av Tromsø lufthavn. Det er viktig å se denne vegen i sammenheng med en helhetlig løsning med ny tunnel fra Breivika til Langnes. Disse vil til sammen bedre framkommeligheten i et av de travleste trafikkområdene i Tromsø, samt sikre en viktig transportlenke til flyplassen. Vegelementene er ca. 900 m veg i dagen, ny rundkjøring, tilpasninger, rampe, kulvert, ombygging rundkjøring ved flyplassen. Ny adkomst til flyplass er ikke med i Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029.

Prosjektet er med i pågående detaljregulering for rv. 862 Tverrforbindelse i tunnel. Detaljreguleringen gjøres i samarbeid med Avinor og har med seg utvidelse av rullebane- og taksebane, forlenget rullebane vil komme over planlagt ny veg til flyplassen som dermed vil gå delvis i løsmassetunnel. Det planlegges nye tidliganslag for kostnader våren 2018.

Siden prosjektet ikke ligger inne i forslag til handlingsprogram for 2018-23 legges det ikke opp til ekstern kvalitetssikring av dette prosjektet i denne omgang, ekstern kvalitetssikring vil dermed skje i en egen prosess knyttet til prosjektets prioritering og realisering.

Fv 59 Bedre veg mellom Gimle og Håndverkervegen

Industriområdet preges av å være bilbasert og med mye tungtransport. Det er et mål å øke muligheten for å gå, sykle og ta buss. Prosjektet består av vegutbedring med fokus på å redusere miljøplager (støy og støv), framkommelighet for buss, gående og syklende, og trafikksikkerhet. Prosjektet skal etablere ny fv. 59 slik at ulempene for tett nærliggende boligbebyggelse mindre, samt bedre og tryggere løsninger for næringstrafikk, kollektivtrafikk, syklende og gående. Kostnadene er på dette nivået vurdert til omlag 180 mill. kroner.

Kvaløyforbindelse

Trase for ny Kvaløyforbindelse ble vedtatt av kommunestyret i april 2016 der bru fra Langnes til Selnes (fv. 862) ble valgt. Traseen ble beskrevet som B3 i kommunedelplan «Ny Tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya». Prosjektet består av en ca. 1,6 km lang tofelts bru sør for eksisterende bru, med tilhørende kryssløsninger.

Mål for prosjektet har vært å bidra til miljø- og klimavennlig byutvikling, forbedre beredskapsforholdene på Kvaløya, trafikksikkerhet, framkommelighet for kollektivtransport og næringstrafikken og forholdene for gående og syklende. Nytt anslag for bruforbindelsen ble gjennomført høsten 2016 og kostnader er beregnet til 1,6 mrd. kr (+/- 25 %).

Prosjektet er ikke prioritert for gjennomføring i første periode av en bompengepakke, men er prioritert for detaljregulering i første periode.

4. Organisering og porteføljestyling

Organisering

Organiseringen vil ta utgangspunkt i føringer gitt for bompengepakker som en del av byvekstavgifter gitt av samferdselsdepartementet og kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Utformingen av den permanente gjennomføringsorganisasjonen er ikke endelig avklart på nåværende tidspunkt.

Porteføljestyling

Bompengepakken styres gjennom porteføljestyling, der det er fokus på måloppnåelse. For byvekstavgiften vil nullvekstmålet for personbiltrafikken være førende og det viktigste

overordnede målet. Det betyr at gjennomføring av tiltak skjer etter en vurdering av måloppnåelse. Fordeling mellom innsatsområdene veg og sammensatte tiltak, kollektiv, gå/sykkel/ trafikksikkerhet/miljø er veiledende, men skal søkes opprettholdt i innkrevingsperioden. Dersom tiltak ikke gir forventet eller ønsket virkning, kan det føre til endret virkemiddelbruk.

Rekkefølgen og sammensetningen av enkeltprosjekter må tilpasses planfremdrift og kostnadsendringer. Justeringer skjer primært gjennom endringer innenfor et programområde. Ved kostnadsøkning eksempelvis på et sykkelprosjekt vurderes dette dekket inn gjennom å redusere eller utsette andre sykkelprosjekt.

Det forutsettes at større prosjekt som skal påbegynnes gjennomgår en kostnadsberegning av type anslag. På reguleringsplannivå innebærer dette usikkerhet på +/- 10 %. Mindre prosjekt gjennomgår enklere kostnadsvurdering.

Kostnadstallene i porteføljen kan betraktes som styringsrammer, det vil si midler som prosjektet og prosjektledelsen skal styre etter.

Det tas utgangspunkt i at riksvegprosjektet (rv. 862 Tverrforbindelse) kan håndteres som et strekningsvis prosjekt med egen kostnadsramme.

Under de ulike programområdene er det avsatt en reservepost på ca. 5 % av årsforbruk. I reserveposten er en del av prosjektmidlene samlet i en felles finansieringsramme for programområdet, og kan bare tilføres enkeltprosjekter ved dokumentasjon og godkjenning av ekstra ressursbehov.

Innenfor programområdene er mange av de definerte prosjektene samleposter, der kostnadene kan styres gjennom omfanget av tiltak.

Handlingsprogram for første periode 2019-23

I handlingsprogrammet for første periode planlegges gjennomføring av en rekke viktige tiltak for buss, sykkel, gående i tillegg til trafikksikre skoleveger. Det er foreløpig avsatt om lag 800 mill. kr til tiltak for buss (herunder driftsmidler), om lag 300 mill. kr til gange, sykkel trafikksikkerhet og miljø og om lag 400 mill. kr til veg og kombinerte tiltak i perioden. Sum midler i perioden er beregnet til om lag 1,5 mrd.

Følgende prosjekter er foreløpig prioritert:

Kollektivprosjekter:

- Redusere flaskehals for buss
- Bedre framkommelighet for busser langs Strandvegen
- Oppstart ny sentrumsterminal (gateterminal)
- Kollektivknutepunkt Kroken
- Innfartsparkering samt oppstillingsplass Berg, innfartsparkering Skjelnan
- Etablering av ladeinfrastruktur med sikte på innfasing av elbuss
- Oppstart av utbedringsarbeider knyttet til bussterminal i Giæverbukta
- Økt driftstilskudd til ny ruteplan
- En rekke mindre tiltak som utbedring av holdeplasser, etablering av snarveier til holdeplasser
- I tillegg er det igangsatt en utredning av bussframkommelighet på Kvaløya, som grunnlag for mulig oppstart gjennomføring av tiltak i første periode

Prosjekter for gang, sykkel, trafikksikkerhet og miljø:

- Tilrettelegging for gående og syklende langs Dramsvegen
- Sykkelveg med fortau langs Strandvegen
- En stor satsing på tiltak for å gjøre skolevegene trafikksikre, dette arbeidet vil pågå gjennom hele byvekstavtaleperioden
- Etablering av fortau langs kommunale veger

Veg og sammensatte tiltak:

- Etablering av bomstasjoner
- Bedre veg mellom Gimle og Nordøyavegen (Fv 59)
- Viktige tiltak innenfor tiltakspakke Langnes vil kunne startes opp i perioden. Mye må likevel avvente etablering av ny forbindelse Breivika – Langnes (Rv 862)
- Etter vedtak i Tromsø kommunestyre legges det opp til oppstart detaljplanlegging / prosjektering av Kvaløyaforbindelsen i første periode

Sammensetning av tiltak og porteføljestyring vil stå sentralt i de forestående forhandlingene om byvekstavtale. Bompengepakken vil inngå i byvekstavtalen. Byvekstavtalen og bompengepakken vil i stor grad være preget av rullering og porteføljestyring.

5. Trafikk og finansieringsberegninger

Det er vedtatt tidsdifferensiert bompengetakst med toveis innkreving med takst 30 kr i rush og 10 kr utenfor rush i takstgruppe 1 og dobbel takst for kjøretøy i takstgruppe 2 i 15 automatiske bomstasjoner i Tenk Tromsø. Det legges til grunn en gjennomsnittstakst på 5,40 per passering.

Ved kjøp av brikke vil bilistene få 20 % rabatt i takstgruppe 1, og ingen rabatt i takstgruppe 2. El-biler vil ha 50 % takst av ordinær takst. Alle med brikker har timesregel og passeringstak.

Det er vist to alternativer for bompengennevning i henholdsvis 15 år og 20 år.

Innkrevingsperioden settes i utgangspunktet til 15 år med mulighet for forlengelse i inntil fem år. Dette i henhold til politiske vedtak. Vedtakene finnes som egne vedlegg.

Med 15 år legges det til grunn om lag 1 670 mill. kr i statlige midler, 1 100 mill. kr i momsrefusjon (Tromsø kommune og Troms fylkeskommune) og 3 050 mill. kr i bompenger. Restbehov uavklart på 1 230 mill. kr. Totalt blir dette 7 050 mill. kr (i 2017-kr) til investeringstiltak. Sum brutto pakke inkludert omkostninger og drift utgjør 8,0 mrd. kr.

Ved en eventuell forlengelse av innkrevingen til 20 år legges det til grunn om lag 2 020 mill. kr i statlige midler, 1 200 mill. kr i momsrefusjon (Tromsø kommune og Troms fylkeskommune) og 4 480 mill. kr i bompenger. Totalt blir dette 7 700 mill. kr (i 2017-kr) til investeringstiltak. Sum brutto pakke inkludert omkostninger og drift utgjør 8,6 mrd. kr.

Garantiene, vedtatt i hhv kommunestyre og fylkesting, skal gis som selvskyldnergaranti, og garantiansvaret reduseres i takt med nedbetalingen av lånene.

Trafikkberegningene viser at bomavgifter bidrar til å redusere biltrafikken.

Når man skal se på de totale konsekvensene av vedtatt bompengekonsept, og spesielt i hvilken grad det bidrar til å redusere biltrafikken, er det endringen i trafikkarbeidet man ser på. Totalt er det beregnet rundt 10 % nedgang i trafikkarbeidet med det vedtatte bompengekonseptet.

Trafikkmodellen fanger ikke opp alle effekter av sykkel- og kollektivtiltak, men dette vurderes å ha begrenset betydning for inntekspotensialet for bomstasjonene. Det er gjort en vurdering av effekt av timesregel. Timesregel og månedstak er hensyntatt i finansieringsanalysen.

Finansieringsanalysen viser at porteføljen de fire første år kan finansieres.

6. Planstatus

Det foreligger/vil foreligge godkjente reguleringsplaner i løpet av 2019 for følgende prosjekter i første HP-periode:

- Fv. 59 Bedre veg mellom Gimle og Nordøyavegen (reguleringsplan vedtatt, prosjektering pågående)
- Innfartsparkering og oppstillingsplass på Berg
- Kollektivknutepunkt i Krøken
- Løsning for gåing og sykling langs Dramsvegen
- I tillegg planavklaringer for en del tiltak innenfor sekkepostene flaskehals for bussen, trafiksikker skoleveg, fortau, holdeplassopprusting, gangtilgjengelighet til holdeplasser (snarveier)
- Planavklaring første fase av ny sentrumsterminal
- Tiltakspakke Langnes

Detaljregulering av rv. 862 Tverrforbindelse i tunnel og ny veg til flyplassen forventes overlevert planmyndighetene innen utgangen av 2018, og politiske vedtak i 2019.

En gjennomgang av den totale porteføljen for tiltakene for kollektiv, gange og sykkel viser at det er behov for reguleringsplaner for de fleste større tiltakene. Det er igangsatt arbeid med forprosjekt på enkelte av tiltakene som forberedelse til reguleringsplanene. Enkelte tiltak, som en del av sekkepostene, vil kunne gjennomføres med enkle planer.