

Dagsorden

- 23/24 Valg av representanter for godkjenning protokoll
- 24/24 Godkjenning protokoll fra 03.10.2024
- 25/24 KS2-prosessen og stortingsbehandling
- 26/24 Kort status bypakke-prosjekter siden sist møte
- 27/24 Videre lokal prosess
- 28/24 Nettverk for bærekraftige regionbyer
- 29/24 Kommunikasjon
- 30/24 Eventuelt

23/24 VALG AV REPRESENTANTER PROTOKOLL

Forslag

- Færder kommune: Jon Sanness Andersen
- Tønsberg kommune: Frank Pedersen

24/24 GODKJENNING PROTOKOLL 03.10.24

25/24 KS2-PROSESSEN OG STORTINGSBEHANDLING

Hovedbilde KS2

- Det er bra at KS2-rapporten nå er levert. Rapporten anbefaler gjennomføring av bypakka og fastlandsforbindelsen med optimaliseringstiltak.
- Det har vært en positiv og lærerik prosess.
- Gode innspill og anbefalinger i rapporten.
- Godt samsvar mellom funn i KS2 og lokale vedtak på bompenger.
- Erfaringspriser på bru som er benyttet i KS2-prosessen gir høyere kostnader, spesielt ift. til siste anslag for ny fastlandsforbindelse.
- Rapporten anbefaler flere optimaliseringstiltak for å redusere kostnader.
 - Flere tiltak er vurdert lokalt tidligere.

Tema

- Videre oppfølging KS2
 - Kostnader
 - Gjennomsnittstakst
- Framdrift stortingsbehandling

KOSTNADER

Prosjektportefølje

Prosjekt	Kostnad mill. kr (2022-kr inkl. mva)
Ny fastlandsforbindelse (inkl. gjennomgående rømningstunnel)	4 742*
Gange, sykkel og kollektivtiltak, inklusive kommunale egenandelsprosjekter	780
Fv. 303 Hogsnesbakken	206
Teie	137
Tjøme, Fv. 380 gang- og sykkelvei Brøtsø - Hvasser	80
Fv. 300 Semslinna (utvidelse fram til E18)	275
Kryssing av kanalen (kompenserende tiltak)	137
Forskutterte planmidler	204
Etablering av bomstasjoner	25
Sum	6 586

**NB! Nytt ANSLAG gjennomført på vedtatt reguleringsplan november 2023. P50: 4 340 mill. kr, 2023-kroner.*

Kostnader justert fra 2022-kroner til 2024-kroner

Bypakka i sin helhet:

2022-kr	2023-kr	2024-kr*
6 586	6 770	7 082

Ny fastlandsforbindelse:

2022-kr	2023-kr	2024-kr
4 742	4 875	5 099
	4 340**	

Gjennomsnittstakst bompenger:

2022-kr	2023-kr	2024-kr
10 - 13	10,3 - 13,4	10,5 - 13,6

**Prisvekst fra 2022 til 2023 er basert på SSBs tall. For 2024 er det benyttet prognose som er hentet fra Statens vegvesen.*

***Anslag på vedtatt reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse.*

Overordnet oppsummering av KS2

Bypakke Tønsberg har tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for etterfølgende styring av prosjektet - Vi anbefaler gjennomføring

Bypakke Tønsberg har en lang endringshistorikk. Det er derfor også en betydelig mengde beslutningsmateriale knyttet til bypakken. Vi har gjennom KS2 pekt på konkrete mangler i styrende dokumenter (endringshistorikk, gevinstrealisering og porteføljestyring). Basert på det prosjektet har utarbeidet i løpet av kvalitetssikringen (endringshistorikk og porteføljestyring) og de rammene/krav prosjektet har fra fagdepartement (gevinstrealisering og porteføljestyring) vurderer vi at beslutningsmaterialet gir et tilstrekkelig grunnlag for den etterfølgende styringen av prosjektet.

Erfaringspriser gir en høyere forventet investeringskostnad

Gjennom usikkerhetsanalysen i KS2 gjøres det endringer i kostnadene for fastlandsforbindelsen. Basisestimat for brukostnadene er økt med til sammen 673 MNOK. Vi anbefaler å øke styringsrammen for bypakka

Vi anbefaler optimaliseringstiltak

I KS2 har vi gjennomført en forenklet verdianalyse og anbefaler enkelte konkrete optimaliseringstiltak, estimert besparelse ca. 655 MNOK. Optimaliseringstiltakene vil øke robustheten til bypakken som helhet og redusere kostnaden for brukerne, men krever endring i byggetegninger.

Vi foreslår endring på kontraktsstrategien

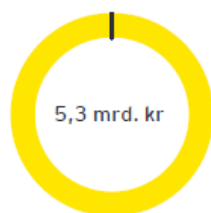
Det er gjort gode vurderinger i valg av kontraktsstrategi, men vi mener faktorer som antall tilbydere og maktforholdet mellom entreprenør og bestiller er tungtveiende og anbefaler en oppdeling av hovedkontrakten for Fastlandsforbindelsen

Plan for porteføljestyring bør modnes

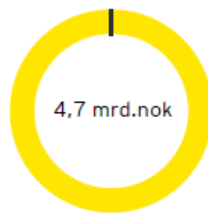
Handlingsprogrammet som vedtas lokalpolitisk må legge grunnlag for god porteføljestyring. Handlingsprogrammet må vedtas av partene, men vil ikke være del av beslutningsunderlaget for regjering og Storting. Prinsipper og planer for porteføljestyringen og innhold i handlingsprogrammet bør arbeides videre med og fremlegges som del av beslutningsunderlaget

Hovedresultater KS2

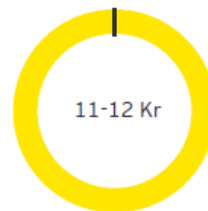
P50 for fastlandsforbindelsen foreliggende omfang



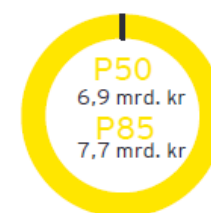
P50 for fastlandsforbindelsen etter optimaliseringstiltak



Anbefalt gjennomsnittlig takst



Beregnet P50 og P85 for bypakken



Litt om Anslagsmetoden

- Anslaget ledes av en sertifisert prosessleder
- Prisingen gjøres av fagfolk (prisgivere) som ikke har noen rolle i prosjektet
- Vi har hatt tre prisgivere på hengebrua og fem prisgivere på resten
- Alle prisgiverne priser hver enkelt post på egenhånd
- Prisingen i selve anslaget gjøres på en samling
 - Der det er stort sprik brukes det tid til å diskutere og eventuelt justere priser
 - Prisgiverne gir så i fellesskap et trippelanslag (lav, sannsynlig og høy pris)
- Med unntak av kostnader til bru foreslår ikke KS2-konsulent endringer i kostnadsoverslaget

Kostnadsberegning av bru (1)

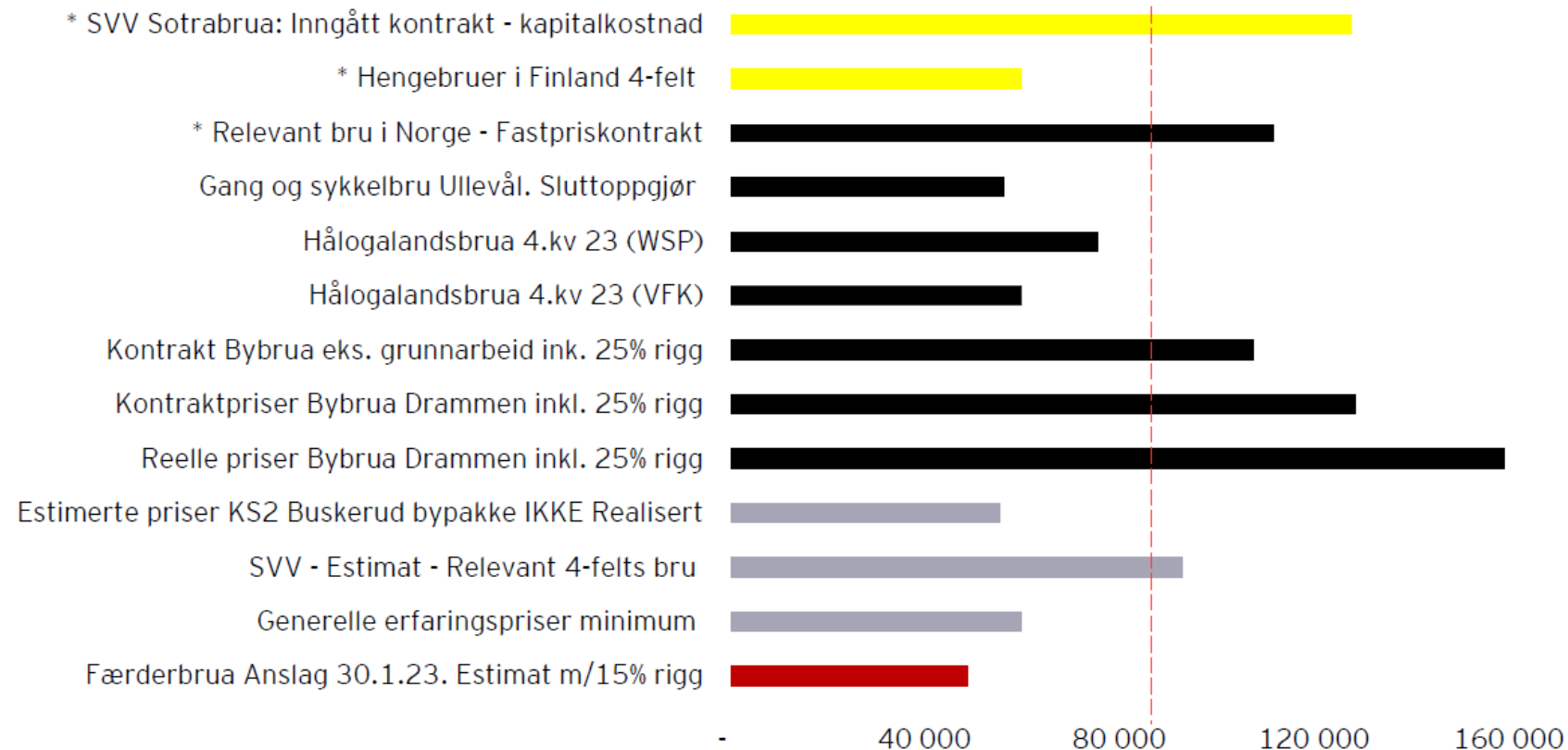
- Vi har beregnet kostnaden ut fra mengder, enhetspriser og erfaring med montasjekostnader
- Det er ikke fremkommet feil i mengder i KS2-prosessen
- Vi ser at Rigg-posten bør justeres opp i vårt anslag

Kostnadsberegning av bru (2)

- KS2-konsulent har sammenlignet m2-priser
- Det er ikke regnet i detalj på Færderbrua
- Det ble brukt mye tid på å finne priser på tilsvarende bruer
- Til slutt valgte de å bruke Sotrabra og en bru i Finland som sammenligningsgrunnlag

Erfaringspriser bru

Investeringskostand bru, inkl. rigg og uspesifisert Kr/m2. Q2-2023-priser



- Gul – Gjennomførte prosjekter. Mest relevant
- Sort – Andre gjennomførte prosjekter
- Grå – Estimat
- Rød – Prosjektets estimat
- * Aller mest relevant



Vurdering

- Store variasjoner i prisene, spesielt knyttet til hvilket land stålmodulene produseres og frakting av modulene.
- Enkelte erfaringstall som var utfordrende å få tilgang til. KS2 sendte derfor forespørsel via Finansdepartementet/SD.
- Erfaringspriser fra Sotrabrua, som er en 4-felts hengebru, er benyttet som maks, dvs. 90/10-estimat 127 000 kr/m2
- Erfaringspriser fra en gjennomført tilsvarende 4-felts hengebru i Finland er benyttet som min, dvs. 10/90-estimat 60 000 kr/m2
- Forventningsverdi er 95 000 kr/m2

Kostnadsberegning av bru (3)

- Vi stusser over bruk av Sotrabrua som sammenligningsgrunnlag. I utgangspunktet er bruene ganske like, men:
 - Vi kjenner ikke mengder eller detaljløsninger fra Sotrabrua og vet derfor ikke hvor mye av kostnadsøkningen som skyldes økte mengder og hva som skyldes fordyrende elementer, økte enhetspriser eller økte påslag.
 - Sotrabrua er en del av et OPS-prosjekt med en svært komplisert struktur på entreprenørsiden inkludert en finansieringsinstitusjon.
 - Totalkontrakten for Sotraprosjektet er langt større, både i omfang og tid, enn vår.
 - Tilbudet fra entreprenøren kom i september 2021. Dette var midt under Covid, og det var svært mye som var usikkert rundt å skaffe materialer og folk til å bygge.

Kostnadsberegning av bru (4)

- Vi mener Hålogalandsbrua er et bedre anslag på vår maks
- Hålogalandsbrua er Norges nest lengste hengebru med spenn på 1 145 m, sammenlignet med 490 m på ny fastlandsforbindelse).
 - Lengre spenn gir høyere m2-priser
 - To felts vei gi høyere kvadratmeterpris enn fire felts vei (færre m2 å fordele tårn etc. på).
- Prosjektet mener det blir feil å legge til over 20% pr. m2 for ny fastlandsforbindelse sammenlignet med Hålogalandsbrua.
- Dersom samme m2-pris som for Hålogalandsbrua legges til grunn for ny fastlandsforbindelse reduseres prisen for brua med ca. 300 mill. kr, og er godt innenfor vedtatt pakke.

Kostnader - oppsummert

- Ikke så stor forskjell på hva KS2-konsulent mener Fastlandsforbindelsen koster og hva som ligger inne i vedtatt bypakke
 - KS2-konsulent beregner kostnad til 5310 mill 2024-kr
 - I vedtatt bypakke er kostnaden på 5099 mill 2024-kr
 - Anslag på vedtatt regulering er på 4540 mill 2024-kr
- Det er rom for betydelig økning av kostnad fra Anslag innenfor det som er vedtatt
- Vi mener at kostnaden i vedtatt bypakke bør holde ut fra våre vurderinger av brukostnad

GJENNOMSNITTSTAKST

Vedtak i sak om «Finansiering av Bypakke Tønsberg-regionen» september 2023

- *«Det legges til grunn at gjennomsnittstaksten per passering skal være 10-13 kroner (2022- prisnivå)». Det tas utgangspunkt i at 10 kroner i gjennomsnittstakst vil svare til en grunntakst på 17 kroner for takstgruppe 1 og 34 kroner for takstgruppe 2, basert på gitte forutsetninger om trafikksammensetning. Gjennomsnittstaksten reguleres i takt med prisstigningen, og grunntakstene tilpasses denne.*
- Før saken kan legges fram for Stortinget må det besluttet en endelig takst (avklart med Vegdirektoratet i 2023)
- KS2-anbefaling (2024-kr):
 - 11 kr for redusert pakke
 - 12 kr for foreliggende omfang
- Det kjøres nå nye beregninger på vedtatt pakke, men det vurderes at det er klokt med en litt høyere gjennomsnittstakst for en mer robust finansiering, slik KS2-konsulentene påpeker.

VIDERE PROSESS

Videre prosess

- Basert på KS2-anbefalinger, kostnadsvurderinger og foreliggende lokale vedtak er neste steg behandling av en proposisjon i Stortinget.
- Framdrift stortingsproposisjon
 - Målet er behandling før sommeren 2025.
 - Frist saker til Stortinget i juni er tidlig i april.
 - Prosjektet lager forslag til proposisjon, som oversendes Vegdirektoratet for kvalitetssikring. Forslag oversendes i løpet av november.
 - Vegdirektoratet er varslet om at forslag til proposisjon er på vei. Vår saksbehandler har for øyeblikket ingen andre proposisjoner til behandling.
 - Vegdirektoratet oversender proposisjon til Samferdselsdepartementet (januar/februar)
 - Proposisjon forelegges også for de andre departementene med tre ukers høringsfrist (må være ferdig i løpet av mars).

26/24 KORT STATUS BYPAKKE-PROSJEKTER SIDEN SIST MØTE

Tema

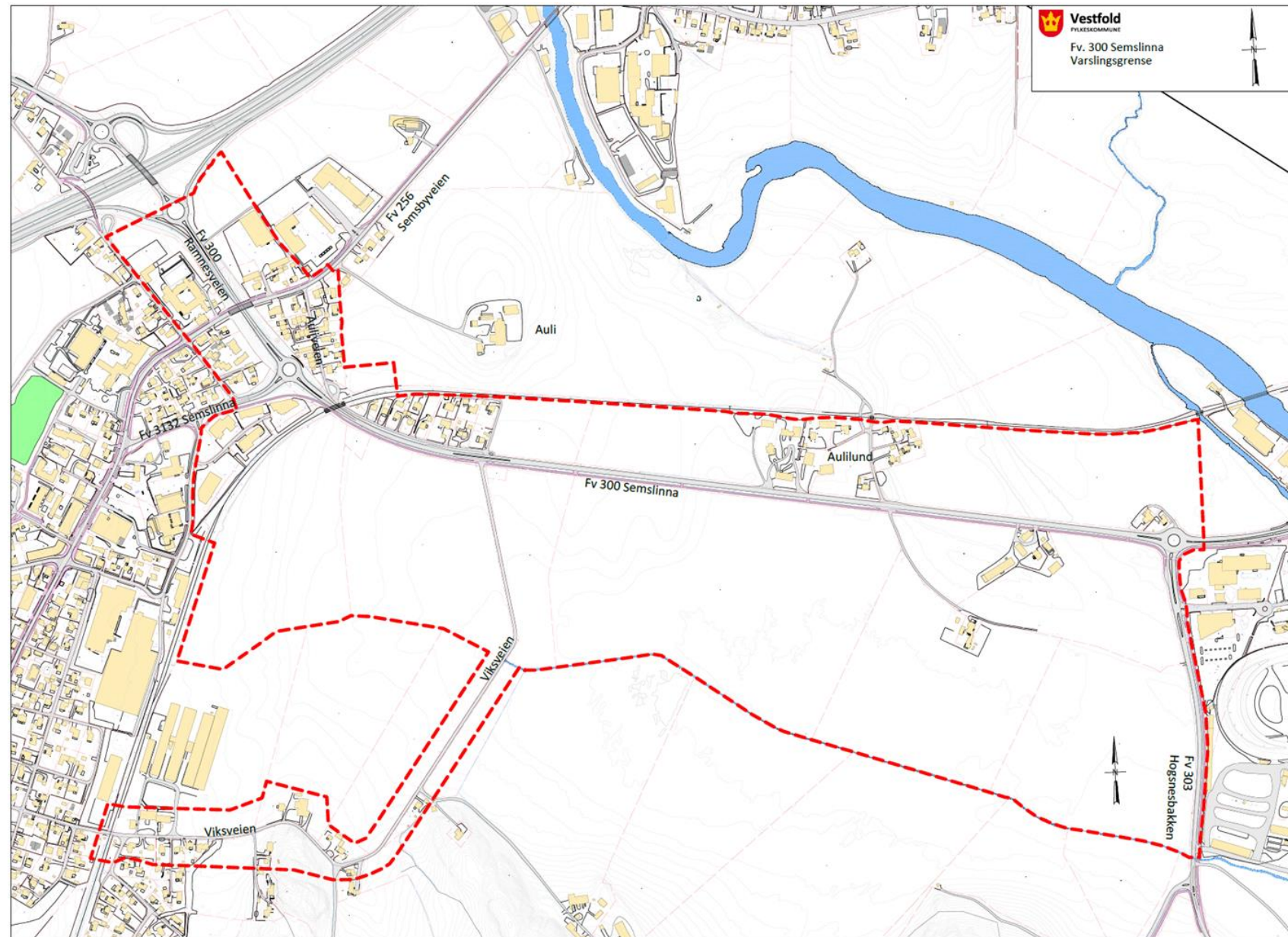
- Status klagebehandling reguleringsplan
- Bemanning
- Fv. 300 Hogsnesbakken
- Fv. 303 Semslinna
- Områderegulering Tønsberg stasjon

Varsel om oppstart regulering fv. 300 og fv. 303

- Varsel ble sendt ut i uke 42.
- Åpent møte
 - Snaut 50 fremmøte
 - Mange gode spørsmål
- Høringsfrist var 12. november
 - Vi vil nå gå igjennom innspillene og ta med disse inn i det videre arbeidet med planen.



Varslingsgrense for fv. 300 Semslinna ved planoppstart



Følgende har gitt innspill til varsel om oppstart

- Offentlige aktører:

- DSB
- Statsbygg
- Bane NOR
- NVE
- Statens vegvesen
- Statsforvalteren
- Vestfold fylkeskommune
- Lede
- Naturvernforbudet i Tønsberg og Færder
- Vestfold Vann IKS

- Andre:

- Arne Ivar og Anne Irene Mæhle
- HBL advokatfirma på vegne av grunneiere
- Hydromagic Farms
- Jasmine og Steinar Thune
- LUKS
- Sem velforening
- Steinar Solum, Jordvern Vestfold
- Aker Gård

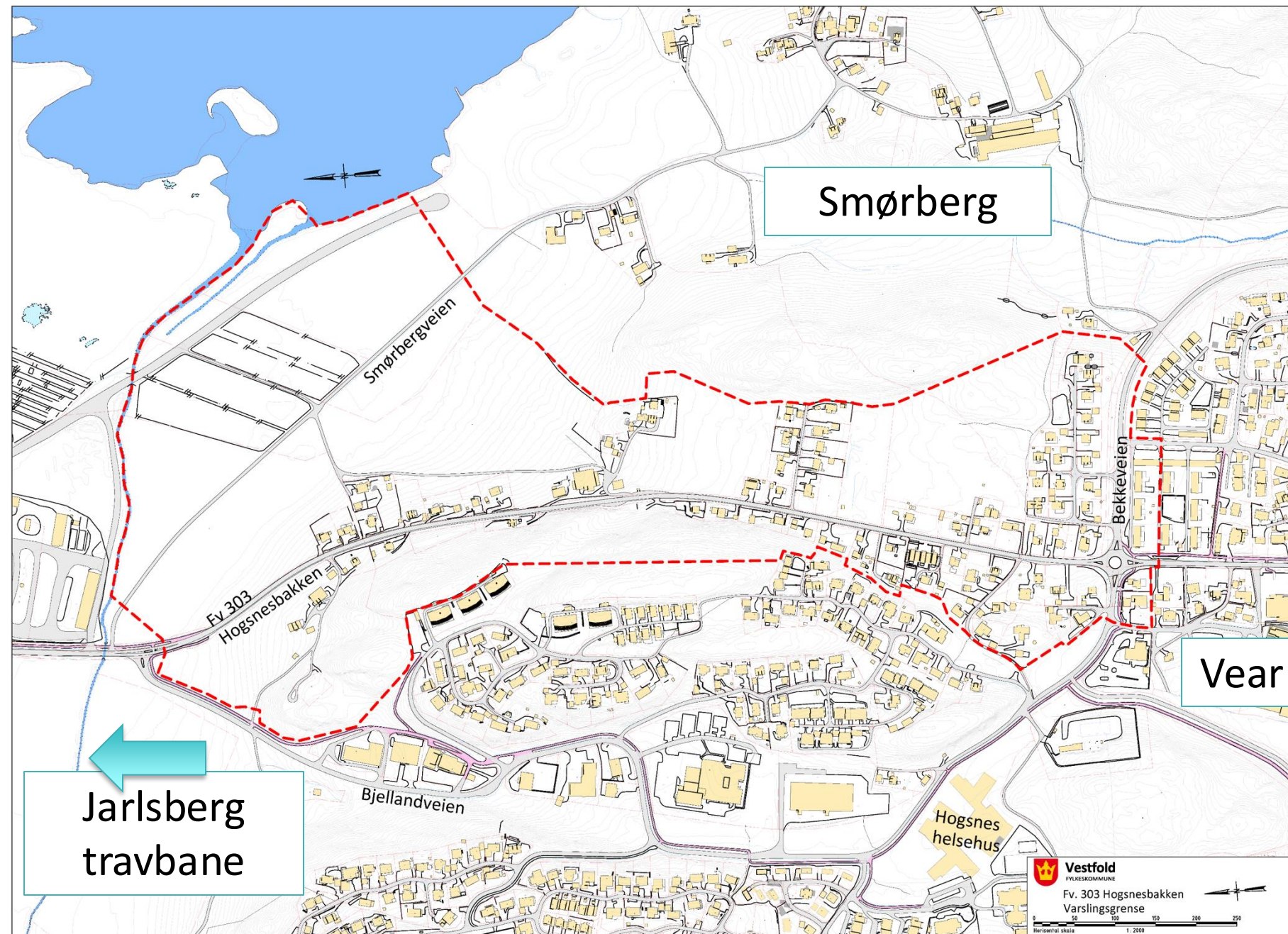
Oppsummering av innspill

- Planområdet ligger i et område hvor det kan være marin leire og kvikkleire i grunnen. Viktig at områdestabilitet blir tilstrekkelig utredet.
- Planområdet ligger delvis innenfor et område hvor det kan være fare for flom. Reell flomfare må avklares og hensyntas.
- Trafikksikkerhet, beredskap og kapasitet må ivaretas for alle trafikantergrupper.
- Det skal legges til rette for å styrke klima og bærekraftige løsninger.
- Det må ikke berøres mer matjord enn nødvendig.
- Naturmangfold, landskap, friluftsliv, vassdrag og vannmiljø må ivaretas.
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging må legges til grunn for planarbeidet.
- Barn og unges interesser må beskrives og vurderes.
- Det er kjente automatisk fredede kulturminner i området. Viktig med god dialog med kulturarv.
- Adkomst til boligområdene inntil Semslinna må ivaretas for alle trafikantergrupper.
- Det er flere innspill som sterkt ønsker å opprettholde Viksveien som kjørevei, og med kryssløsninger til både Semsbyveien og Semslinna (høyre av, høyre på til Semslinna)

Varsling av planoppstart og varslingsgrense

Viser området det skal planlegges innenfor, og som kan bli berørt av tiltaket.

Selve tiltaket og reguleringsplan-avgrensningen vil bli mye mindre enn varslingsgrensen.



Følgende har gitt innspill til varsel om oppstart

Offentlige aktører:

- 1) Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
- 2) Tønsberg kommune v/EUT
- 3) Vestfold fylkeskommune (Vfk)
- 4) Statsforvalteren i Vestfold og Telemark
- 5) Statens vegvesen (SVV)
- 6) LEDE

Andre:

- 1) Jordvern Vestfold
- 2) Grunneier Myrhamna 5
- 3) Grunneier Hogsnesbakken 82
- 4) Skrenten borettslag
- 5) Syklistforeningen Vestfold

Oppsummering av innspill

- Planområdet ligger i et område hvor det kan være marin leire i grunnen. Planarbeidet må avklare om det er kvikkleire i området.
- Planområdet ligger delvis innenfor et område med fare for flom. Reell flomfare må avklares og tas hensyn til.
- Det er en klar sammenheng mellom antall avkjørsler og ulykkesrisiko. Sanering av avkjørsler er et viktig trafiksikkerhetstiltak.
- Berøre minst mulig dyrka og dyrkbar mark. Løsninger med høyest fremtidig avlingspotensial bør velges.
- Barn og unges egne innspill og arealinteresser må komme frem.
- Innenfor planområdet ligger gårder og bygninger med potensiell bevaringsverdi. Kulturarv anbefaler at eiendommenes verneverdi kartlegges og at Tønsberg kommune vurderer om tun/bygninger skal reguleres til hensynsone bevaring.
- Planen må ivareta naturmangfold av nasjonal og vesentlig regional interesse. Det er truet vegetasjon i planområdet, samt hule eiker.
- Konsekvenser for og ivaretagelse av vannforekomster, og hvilken påvirkning planen kan ha på vannforekomstene, må utredes.
- Hvordan klimaendringer kan påvirke og eventuelt forsterke risikomomenter skal vurderes i ROS-analyse.
- Flere boliger langs Hogsnesveien ligger helt eller delvis innen rød og gul støysone, og det må utredes om planlagte tiltak kan gi økte støynivåer eller økt utbredelse av støysonene.
- Lede har kraftledningen Firingen – Kaldnes etablert innenfor planområdet. Kraftledningsanlegget har et byggeforbudsbelte som innebærer restriksjoner for arealbruken.

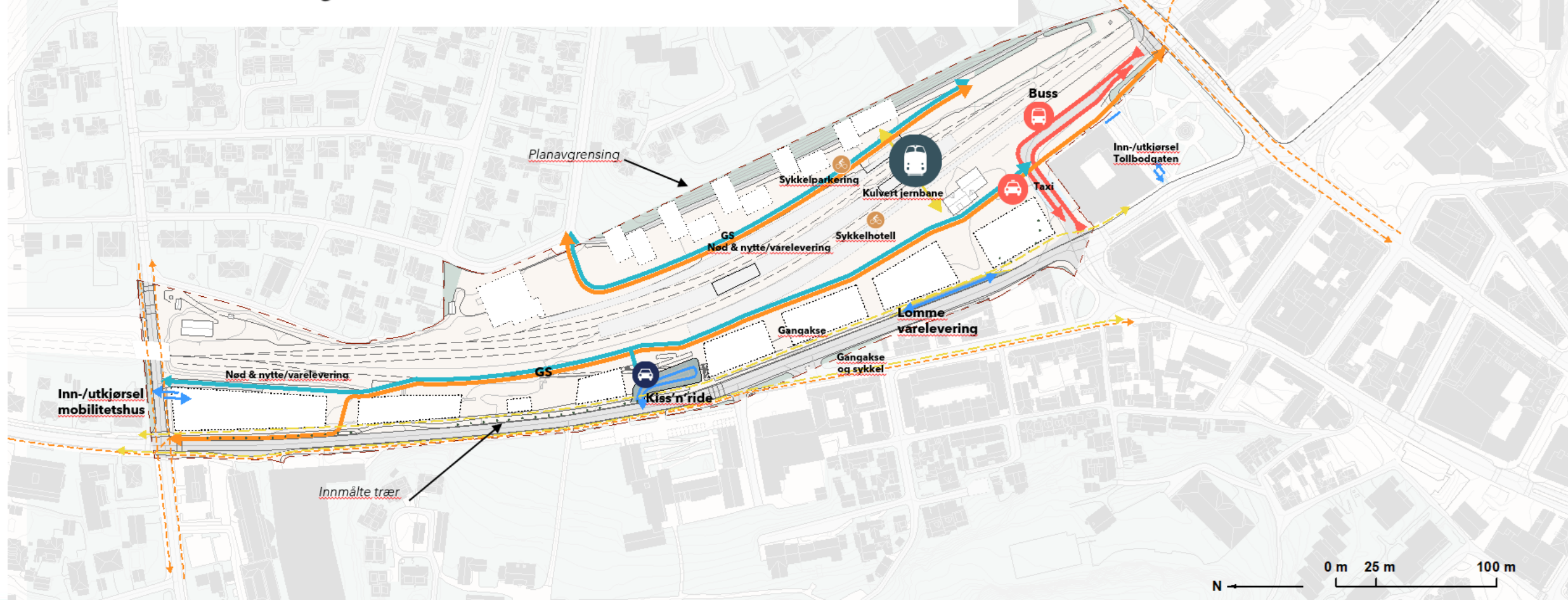
Områderegulering Tønsberg jernbanestasjon

- Planprogram utarbeides høsten 2024
- Planprogram fastsetter juni 2025
- Utredninger og planforslag ferdigstilles desember 2025
- Høring plan våren 2026
- Vedtak plan høsten 2026



Illustrasjon fra mulighetsstudie for Tønsberg stasjon, DRMA AS

Vise et byplangrep som gir et godt og effektivt knutepunkt med god mobilitet for alle trafikantgrupper samtidig som det sikres en helhetlig og bærekraftig byutvikling i sammenheng med Tønsberg sentrum.



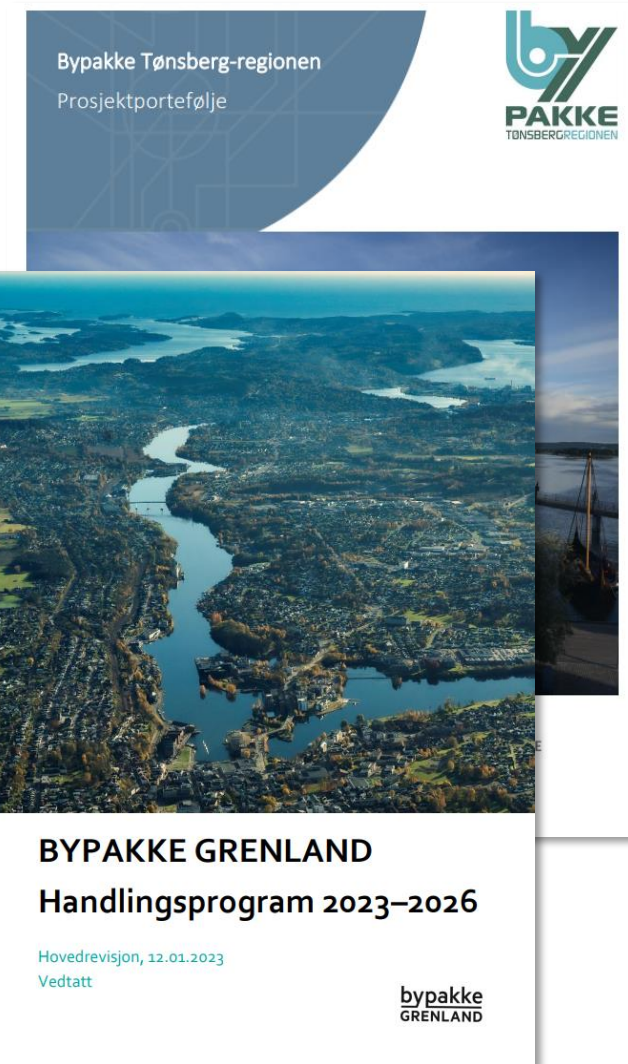
27/24 VIDERE LOKAL PROSESS

Anbefalinger fra KS2

- God kostnad- og usikkerhetsstyring er avgjørende for å kunne styre bypakken og sikre at også de øvrige tiltakene i bypakken gjennomføres som planlagt. Prosjektet må derfor utvikle gode rutiner for gjennomføring av KS2 anbefalte tiltak for å styre usikkerhet, ref. tiltaksliste i denne rapporten.
- Vi anbefaler at det etableres et felles styringsdokument for bypakken og hovedprosjektet Fastlandsforbindelsen fra Færder.
- Videre anbefaler vi at det arbeides videre med plan for porteføljestyring for å øke modenheten og sikre at handlingsprogrammet blir forankret og bidrar til god styring. Prosjektet bør søke å minimere risikoen ved at det oppstår uenigheter i tolking av mandater eller prinsippene som skal ligge til grunn for prioritering av tiltak i gjennomføring av bypakken.
- Vi anbefaler også at det utarbeides en gevinstrealiseringsplan for bypakken.

Utarbeidelse av handlingsprogram

- Prosess
 - Det skal utarbeides fireårige handlingsprogram, som rulleres årlig.
 - Handlingsprogrammene behandles i bypakkas styringsgruppe og vedtas hos alle partene (vårhalvåret)
- Innhold
 - Mål og indikatorer, inkl. status nullvekstmål (trafikkteillepunkt m.m.)
 - Hvilke prosjekter skal gjennomføres når?
 - Planlagte inntekter og utgifter
- Viktig i første handlingsprogram
 - Kan dessverre ikke starte alle prosjekter samtidig...
 - Identifisere effektive, rimelige og positive tiltak som treffer mange brukere, eksempelvis:
 - Tiltak lokalsentre og områdesentre, inkl. Teie
 - Diverse tiltak Tønsberg sentrum og langs Kanalen
 - Busskampanje (drift)



28/24 NETTVERK FOR BÆREKRAFTIGE REGIONBYER

Fra sist møte:



- Regionbyene fikk gjennomslag for en mer forutsigbarhet og langsiktighet (4-årige avtaler) og midler i hele perioden.
- Fikk ikke gjennomslag på økte årlige rammer
- Neste steg: Statsbudsjettet 2025
– Kommer 7. oktober

Statsbudsjettet 2025

Tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet i mindre byområder

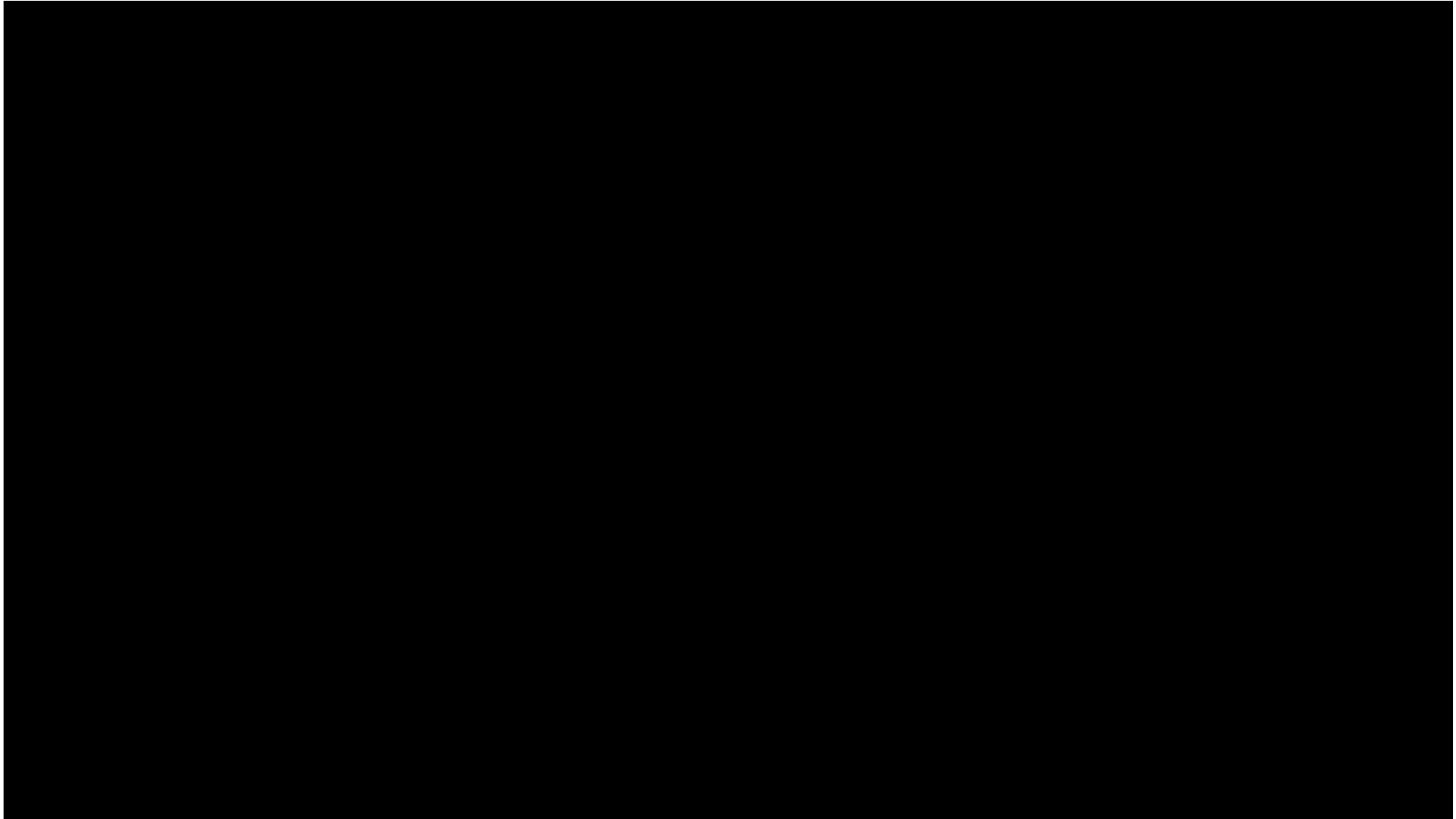
Det settes av 33 mill. kr.

Denne tilskuddsordningen legger til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet ved å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i byområder som ikke er omfattet av byvekstavtalene. Ordningen er øremerket byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik).

Føringene for ordningen fremgår av Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet. Kriteriene for å få tildelt midler er bl.a. at byområdene har forpliktet seg til å følge opp nullvekstmålet og har en bypakke som er behandlet i Stortinget. Tilskuddet skal gå til mindre investeringer i gang- og sykkelveier samt kollektivtiltak. Det kan ikke brukes til drift av kollektivtransport. Ålesund og Bodø har så langt oppfylt kriteriene for ordningen. Tilskuddet ble i årene 2022–2024 delt likt mellom disse byområdene som engangsutbetalinger.

*I Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036, jf. Innst. 439 S (2023–2024), er det lagt til grunn at Samferdselsdepartementet vil vurdere innretningen av denne tilskuddsordningen nærmere, bl.a. hvordan det kan legges til rette for økt langsiktighet og forutsigbarhet for byområdene som mottar tilskudd. Målgruppen er de samme fem byområdene som tidligere. **Regjeringen legger opp til at det innføres en søknadsbasert ordning der de aktuelle byområdene kan søke om fireårige avtaler. Avtalene inngås med forbehold om Stortingets årlige bevilgning. Byområdene vil på denne måten få større forutsigbarhet ved at de kan planlegge bruken av midler over flere år. Samferdselsdepartementet tar sikte på at det kan inngås fireårige avtaler med tildeling av midler fra 2025. Statens vegvesen vil være tilskuddsforvalter og vil få i oppdrag å legge til rette for søknadsprosess og avtaleinngåelse samt utarbeide et opplegg for oppfølging og kontroll.***

29/24 KOMMUNIKASJON



Kommunikasjon – status

- Mye kommunikasjonsarbeid rundt fremlegging av KS2-prosessen.
- Følger opp redaksjonelle medier og er på tilbudssiden for å oppklare og svare ut spørsmål via pressen.
- Bruker prosjektets Facebook-side til deling av saker, men komplett informasjon finnes altså på hjemmesidene.
- Hovedmålet vårt er at innbyggerne har faktabasert informasjon om prosjektet videre frem mot stortingsbehandling.

www.bypakketonsbergregionen.no



30/24 EVENTUELT

SPØRSMÅL OM EGENANDEL

Om egenandelskravet

- Gjennom bompengeforliket i 2019 ble det innført krav til 20 % fylkeskommunal og kommunal egenandel i bypakker.
- Egenandelen skal beregnes av kostnadene ekskl. mva. (og altså ikke av totalkostnaden for pakka)
- Kravet gjelder den samlede porteføljen av fylkeskommunale og kommunale prosjekter og ikke for hvert enkelt prosjekt i bypakka.
- For Bypakke Tønsberg-regionen ble egenandelskravet redusert fra 20 % til 15 % etter aksept for dette i Samferdselsdepartementet (brev datert 31. august 2023).
- Det er videre gjort tiltak for å redusere størrelsen på bypakka, som også er i tråd med intensjonen med bompengeforliket.

Finansieringskilder bypakke

Finansieringskilde	Sum
Fylkeskommunale midler	545
Kommunale midler	275
Mva.-kompensasjon (estimert beløp)	1 120
Bompenger	4 646
Sum	6 586

*Alle summer i 2022-kroner

Fra vedtaket i saken «Finansiering av Bypakke Tønsberg-regionen», behandlet hos partene i september 2023:

11. I påvente av endelig avklaring av egenandelskrav tar Vestfold og Telemark fylkeskommune, Færder kommune og Tønsberg kommune høyde for både 15 og 16 pst. i fylkeskommunal og kommunal egendel. Ved 15 pst. egenandel fordeles beløpet med 66,5 pst. på Vestfold og Telemark fylkeskommune og 34,5 pst. på kommunene. Ved 16 pst. fordeles egenandelen med 62,3 pst. på Vestfold og Telemark fylkeskommune og 37,7 pst. på kommunene. Egenandelen er foreløpig beregnet til 820 – 875 mill. kroner ekskl. mva og fordeles slik:

- a. Fylkeskommunen: 545 mill. 2022-kroner ekskl. mva fordelt over 15 år fra oppstart.
- b. Kommunene: 275 – 330 mill. 2022-kroner ekskl. mva. fordelt på inntil 15 år fra oppstart.

Summen mellom kommunene fordeles slik:

- i. Tønsberg: 170 – 205 mill. kroner
- ii. Færder: 105 – 125 mill.

Fra saksframlegget til saken:

Eksempel fra Færder kommune:

Færder kommune sin egenandel i Bypakke prosjektet kan innbetales over en 15 årsperiode og foreslås finansiert med bruk av allerede etablert årlig investeringspott for gang- og sykkelveiprosjekter, samt andre trafikksikkerhetstiltak. I vedtatt budsjett og økonomiplanperiode er det avsatt en fast årlig bevilgning til disse formålene på 5,3 mill. kr. Dersom man tar utgangspunkt i det høyeste alternative for egenandel til den årlige egenandelen beløpe seg til 8,3 mill. kr.

Fra bypakkas porteføljedokument, vedlegg til saken om finansiering:

Den kommunale egenandelen vil dekkes gjennom at henholdsvis Færder og Tønsberg kommuner selv står som byggherre og har ansvaret for gjennomføring av tiltakene på kommunal vei/grunn som er omtalt i dette dokumentet. Kostnadene for de kommunale prosjektene i porteføljen og kommunenes egenandel er i samme størrelsesorden, og disse prosjektene vil derfor i utgangspunktet fullfinansieres av kommunene. Den totale kostnaden for prosjektene på fylkeskommunal vei/grunn er større enn den fylkeskommunale egenandelen. Prosjektene hvor fylkeskommunen er byggherre vil derfor delfinansieres av den fylkeskommunale andelen. Resten av kostnadene (unntatt mva.- kompensasjon) vil dekkes av bompenger.

Kommunale prosjekter i prosjektporteføljen

Det er i arbeidet med porteføljen sett på foreliggende planer i Færder og Tønsberg kommuner og identifisert en rekke tiltak som bygger opp under bypakkemålene. Disse er tatt inn porteføljen og beskrevet i portefølje-dokumentet.

Prosjekt	Kostnad Mill. kr 2022
Teie	137
Tjøme, Fv. 380 gang- og sykkelvei Brøtsø – Hvasser	80
Kryssing av kanalen (kompenserende tiltak)	137
Sum	354
Tilrettelegging for gående og syklende langs hovedaksene	30
Tilrettelegging for kollektiv langs hovedaksene	30
Trafikksikkerhetstiltak som følge av eventuelle trafikklekkasjer	5
Tiltak for gående, syklende og kollektivtrafikk fra Sykehusbakken til Presterødbakken	70
Nøtterøyveien	80
Fv. 428 Amundrødveien og Munkerekkeveien	25
Gang- og sykkelinfrastruktur i Tønsberg indre sentrum	168
Gang- og sykkelinfrastruktur i Tønsberg ytre sentrum	12
Kanalen som byrom	15
Sykkeltilrettelegging i Jernbanegaten	10
Gateterminal for buss ved Tønsberg jernbanestasjon	50
Oppgradering av Tollbodgaten	5
Miljøgate i Nedre Langgate	50
Kollektivprioritering, Mammutkrysset	20
Bedre tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange i Halvdan Wilhelmsens allé	11
Lokalsentra rundt Tønsberg – gange-, sykkel- og kollektivtiltak	40
Gang- og sykkelinfrastruktur i Færder/Nøtterøy	129
Gange- og sykkeltiltak i Tjøme sentrum og nærliggende områder	20
Ole IV Ferje og ferjeleier – Ny elektrisk ferje og ladeinfrastruktur	10
Sum	780
SUM	1 134

Annen relevant informasjon

- Det er helt normalt å ha en samlepost for programområdetiltak (gange, sykkel og kollektiv), som ikke er endelige definerte i bypakker.
- Kvalitetssikring:
 - Finansieringssaken som ble vedtatt hos partene i september 2024 har vært til kvalitetssikring hos Vegdirektoratet og i har vært en del av KS2-prosessen.
 - Det er ikke kommet kommentarer tilknyttet egenandeler i noen av disse rundene.
- Kommunene og fylkeskommune *må* i løpet av 15-års perioden sette av minimum midler tilsvarende bompengevedtaket fra september 2023 i sine økonomiplaner.
- Det er ingen riksveier i prosjektet. Bypakke Tønsberg-regionen er derfor ikke del av Nasjonal transportplan, utover ordningen «Tilskudd til mindre byområder». Eventuelle midler fra denne ordningen vil komme i tillegg til vedtatt pakke.