

Bypakke Tønsberg-regionen

Handlingsprogram

2026 – 2029

Forslag 21.09.2025



Vestfold
FYLKESKOMMUNE



TØNSBERG
KOMMUNE
– der barn ler



FÆRDER
KOMMUNE
– med vind i seilene

FORORD

Handlingsprogrammet for Bypakke Tønsberg-regionen er hovedverktøyet for prioritering og styring av prosjektene i bypakken. Handlingsprogrammet 2026–2029 viser hvilke veiprosjekter, gang-, sykkel-, kollektiv og trafikkisikkerhetsprosjekter Vestfold fylkeskommune, Færder kommune og Tønsberg kommune vil planlegge og bygge med bypakkemidler i denne perioden.

Handlingsprogrammet beskriver de prioriterte prosjektene for inneværende periode, økonomisk styringsramme og påløpte og planlagte investeringskostnader i perioden. I tillegg beskrives forventede inntekter i bypakken.

Handlingsprogrammet utarbeides for fire år av gangen, men rulleres hvert år. Bypakkas politiske styringsgrupper gir en samlet innstilling til de politiske vedtaksorganene i fylket og kommunene før endelig vedtak hos partene.

Handlingsprogrammet fra 2026 – 2029 er det første handlingsprogrammet for Bypakke Tønsberg-regionen. Det er sett til andre bypakker i arbeidet, men det kan være behov for justeringer og tilpasninger etter hvert som man får mer erfaring med arbeidet.

Alle kostnader og inntekter i dette dokumentet er i 2025-kroner, men siden endelige 2025-tall ikke foreligger ennå, er det benyttet en prognose på 4,5% ift. 2024-kroner.

Innhold

1	Innledning.....	5
1.1	Hva er Bypakke Tønsberg-regionen?.....	5
1.2	Bypakke Tønsberg-regionens mål	5
1.2.1	Samfunnssikkerhet	5
1.2.2	Miljøvennlig by- og stedsutvikling	6
1.3	Helhetlig virkemiddelbruk.....	7
2	Organisering og styring.....	8
2.1	Om porteføljestyring.....	8
2.2	Organisering.....	8
2.3	Porteføljestyring og prosjektstyring (prosjektgjennomføring)	10
2.4	Prioritering av prosjekter	10
2.4.1	Prioriteringskriterier	12
2.5	Evaluering av måloppnåelse	13
3	Økonomiske rammer for handlingsprogrammet.....	14
3.1	Bypakkas økonomiske rammer.....	14
3.1.1	Tilskuddsordning – Klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet i mindre byområder.....	14
3.2	Forventede kostnader og inntekter i handlingsprogram-perioden	15
3.2.1	Bypakkens kostnader består av prosjekt- og finanskostnader	15
3.2.2	Bypakkens inntekter består av bompenger, lokal egenandel og mva.-refusjon ..	16
3.2.3	Fylkeskommunens og kommunenes årlige egenandel	16
3.3	Forskutterte planmidler	17
4	Prioriterte prosjekter i handlingsprogramperioden 2026–2029	18
5	Prosjekter i bypakka 2026 – 2029, med prosjektark for 2026	20
5.1	Vestfold fylkeskommune.....	20
5.1.1	Ny fastlandsforbindelse til Færder.....	21
5.1.2	Programområdetiltak på fylkeskommunal vei.....	22
5.1.3	FV. 300 Semslinna	27
5.1.4	Tiltak Teie-området.....	28
5.1.5	FV. 303 Hogsnesbakken	29
5.1.6	Tjøme, Fv. 380 gang- og sykkelvei Brøtsø – Hvasser	30
5.1.7	Etablering av bomstasjoner.....	30

5.2	Tønsberg kommune.....	32
5.2.1	Programområdetiltak på kommunal vei.....	33
5.3	Færder kommune	41
5.3.1	Programområdetiltak på kommunal vei 2026.....	41
44		

1 Innledning

1.1 Hva er Bypakke Tønsberg-regionen?

Bypakke Tønsberg-regionen er et samarbeidsprosjekt mellom Vestfold fylkeskommune, Tønsberg kommune og Færder kommune, og har som mål å bygge et helhetlig transportsystem for regionen som er miljøvennlig, robust og effektivt.

Sammen med ny fastlandsforbindelse fra Færder, er tiltak som fremmer mer miljøvennlig transport som bygger opp om vedtatt arealpolitikk en viktig del av bypakka. Dette forutsetter en sterk satsing på buss, sykkel og gående.

Bypakka er også forankret i Regional plan for transport, og Regional plan for bærekraftig arealutvikling i Vestfold fylkeskommune og i kommunale planer i kommunene Færder og Tønsberg.

I juni 2025 ble Bypakke Tønsberg-regionen vedtatt i Stortinget (Prop. 95 S (2024 – 2025)) med en samlet økonomisk ramme på om lag 7,2 mrd. (2025-kr, prognose). Finansiering av pakken er basert på innkreving av bompenger, fylkeskommunale og kommunale midler, samt mva-kompensasjon. Bypakke Tønsberg-regionen vil ha en innkrevingsperiode på 15 år, og innkrevingen vil starte opp våren 2026.

1.2 Bypakke Tønsberg-regionens mål

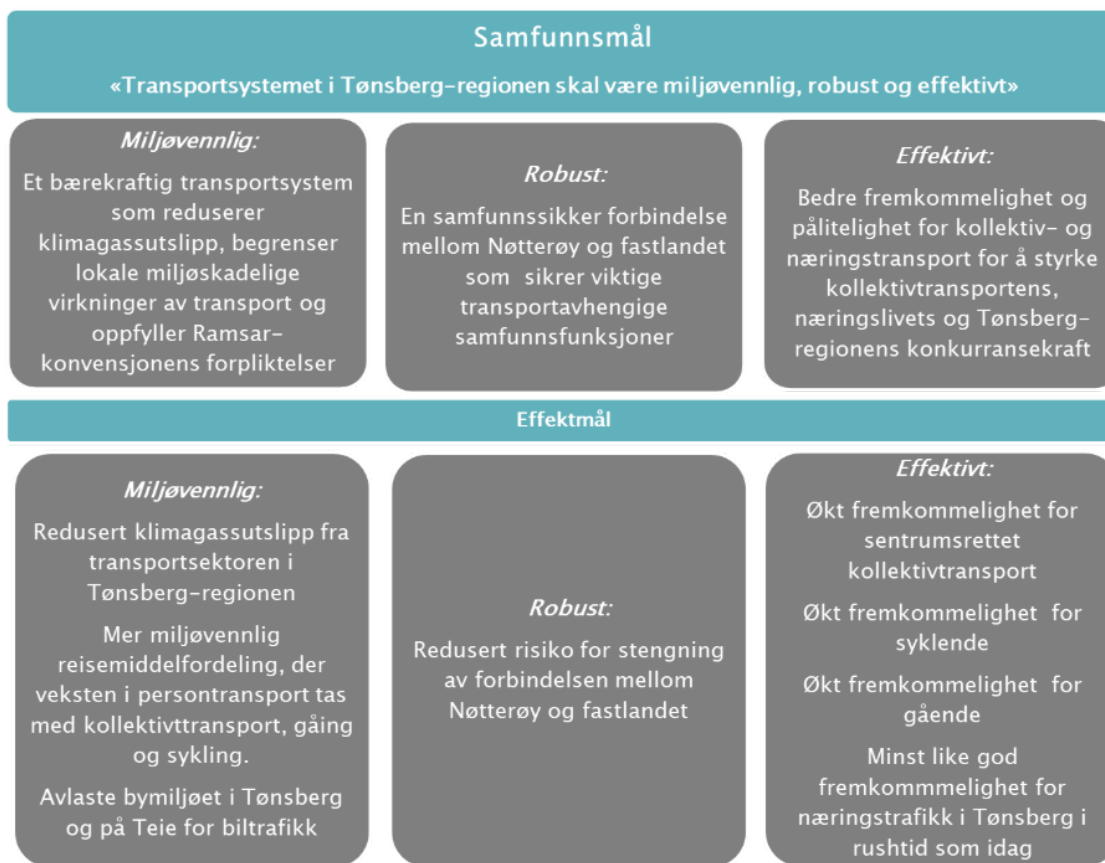
Bypakka bygger på konseptvalgutredningen (KVU) for Tønsberg-regionen. Det var to prosjektutløsende behov som pekte seg ut i KVU-fasen:

- (1) Behov for en robust og samfunnssikker fastlandsforbindelse fra Nøtterøy som sikrer viktige samfunnsfunksjoner
- (2) behov for å håndtere trafikkøkningen fra forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte.

Videre ble det identifisert samfunnsmål og effektmål. Denne målstrukturen, vist i figur 1, ligger til grunn for alle delprosjektene i bypakka.

1.2.1 Samfunnssikkerhet

De prosjektutløsende behovene begrunnes med at Nøtterøy og Tjøme er helt avhengige av Kanalbrua for å opprettholde samfunnsfunksjonene, både når det gjelder vareforsyning og tjenester. I tillegg er det en stor del av Nøtterøy og Tjømes befolkning som jobber eller går på skole på fastlandet. Stenges Kanalbrua vil dette derfor føre til store negative konsekvenser.



Figur 1: Felles målstruktur for Bypakke Tønsberg-regionen

1.2.2 Miljøvennlig by- og stedsutvikling

Tønsberg-regionen er et attraktivt byområde med betydelig befolkningsvekst og vekst i arbeidsplasser. Dette har medført økt trafikkbelastning i sentrumsområdene. Gjennom *Regional plan for bærekraftig arealpolitikk* (RPBA) er det vedtatt at videre vekst i regionen i hovedsak skal skje som fortetting og transformasjon innenfor definert senterstruktur. Transportsystemet er et viktig verktøy for å muliggjøre en konsentrert og helsefremmende sentrumsutvikling i regionen, og bypakka er slik viktig for å nå vedtatt regional arealpolitikk.

Partene har gjennom bypakken forpliktet seg til å følge opp det nasjonale nullvekstmålet. Nullvekstmål er definert som:

«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange». Bypakke-porteføljen inneholder derfor mange prosjekter som skal bidra til at det er attraktivt og trygt for flere å gå, sykle og reise kollektivt i regionen.

1.3 Helhetlig virkemiddelbruk

Målene om miljøvennlig og effektivt transportsystem forutsetter bruk av et bredt spekter av virkemidler som infrastrukturtiltak, arealbruk, parkeringspolitikk, kommunikasjon og teknologi (som vist i tabell under) for å lykkes. De nasjonale rammene for bypakka gjør at det kun kan settes av midler til investering i infrastruktur i pakken, men det er viktig at partene også prioriterer interne ressurser til å jobbe med hele virkemiddelapparatet i perioden for å nå målene.

- Positive og mer restriktive tiltak sammen gir best effekt.
- Arealutviklingen er et viktig premiss for å skape gode byer og må virke sammen med transportpolitikken over tid. Tabellen under viser eksempler på tiltak som må virke sammen.

Tiltak	Infrastruktur-tiltak	Driftstiltak	Attraktiv by	Bildempende tiltak	Kommunikasjon	Ny teknologi
Eksempler	Bygging av vei, gang og sykkelanlegg og tiltak som fremme bussens fremkommelighet	God drift av anlegg for gående, syklende og buss	Konsentrert arealutvikling og tiltak som bidrar til et attraktivt bymiljø	Bompenger, parkeringspolitikk, trafikkstyrende tiltak	Informasjon og holdnings-skapende arbeid	Delingsmobilitet, sensorteknologi, autonomi

2 Organisering og styring

2.1 Om porteføljestyring

Bypakke Tønsberg-regionen skal styres etter prinsipp for porteføljestyring. Arbeidet med porteføljestyring skal skje gjennom årlig rullering av fireårige handlingsprogram, med hovedvekt på mål- og resultatstyring.

Eventuelle kostnadsøkninger i de enkelte prosjektene, og/eller inntektssvikt, skal håndteres gjennom porteføljestyringen, og ikke gjennom økte takster og/eller forlenget innkreving. Bompengerperioden kan avkortes eller takstene kan reduseres, hvis bompengeneinntektene blir høyere enn beregnet eller om prosjektene blir billigere enn beregnet. Dersom de beregnede bompengeneinntektene nås før den fastsatte bompengerperioden er nådd og det gjenstår prosjekter/tiltak i porteføljen, kan bompengeneinnkrevningen fortsette fram til fastsatt innkrevingstid forutsatt lokalpolitisk tilslutning.

Bompengerproposisjonen for Bypakke Tønsberg-regionen forutsetter sterk kostnadskontroll ved gjennomføringa av prosjektene i pakka. Dersom kostnadene for noen av prosjekta øker, vil dette innebære at andre prosjekt må reduseres eller eventuelt ikke kan gjennomføres. Dersom enkelte prosjekt blir rimeligere enn forutsatt, vil det bli rom for flere prosjekt, alternativt kan innkrevingsperioden kortes ned. Det er også mulig å omprioritere mellom de definerte prosjektene i pakken.

Ifølge retningslinjene for porteføljestyrte bypakker skal fylkeskommunen og kommunen bidra med en eigenandel på minst 20 prosent av den investeringskostnaden for fylkeskommunale og kommunale prosjekt (ekskl. merverdiavgift). I Bypakke Tønsberg-regionen er det gitt aksept for 15 %. Dette kravet er innfridd i prosjektporteføljen som ligg til grunn for den vedtatte bompengerproposisjon og er også førende for porteføljestyringa i gjennomføringa av pakka.

2.2 Organisering

Det er kommunestyrene og fylkestinget som er øverste organ i Bypakke Tønsberg-regionen. Vestfold fylkeskommune, Tønsberg kommune og Færder kommune deltar som likeverdige parter inn i samarbeidet. Det er etablert både en politisk og en administrativ styringsgruppe for bypakka, og disse vil følge opp partenes vedtak knyttet til pakka. Det er videre etablert en tverretattlig prosjektgruppe som fungerer som sekretariat for pakka.

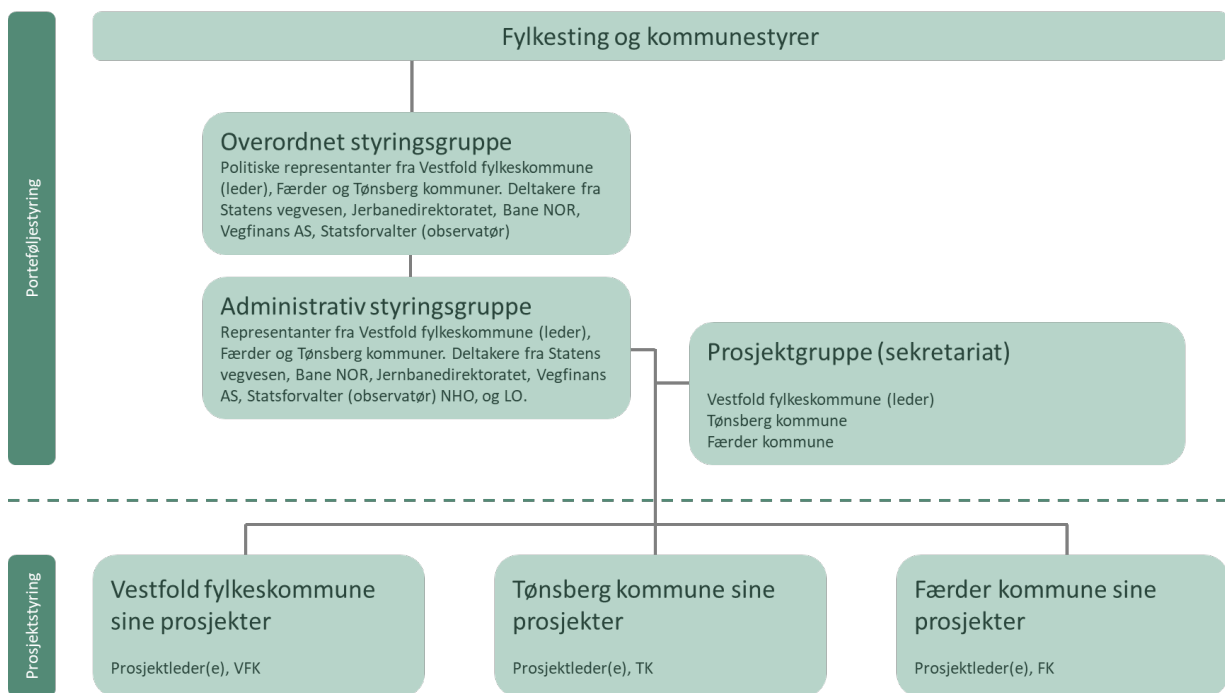
Bypakke Tønsberg-regionen vil som nevnt bli gjennomført etter prinsippene for porteføljestyring, der det løpende ansvaret for porteføljestyring er lagt til den politiske styringsgruppen (overordnet styringsgruppe/OSG) med representanter fra Vestfold fylkeskommune og kommunene Færder og Tønsberg. Andre deltakere i styringsgruppen er fra Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF. Fra 2025 vil også Vegfinans delta i styringsgruppene.

De politisk valgte representantene har stemmerett og ansvaret for porteføljestylingen, mens de andre representantene har talerett og kan gi faglige råd. Statsforvalteren deltar som observatør. Styringsgruppen har mandat til å justere og endre den prioriterte rekkefølgen av prosjektene i arbeidet med handlingsprogrammet, innenfor mandatet som er gitt i handlingsprogrammet, jfr. Prop. 95 S (2024–2025).

For å sikre en handlekraftig gjennomføring av prosjektene gis Overordnet styringsgruppe følgende mandat: Mulighet til å omprioritere og tilpasse mellom investeringsprosjektene som er vedtatt i årets budsjettamme for Bypakke Tønsberg-regionen. Dette er for eksempel håndtering av forskjøvet framdrift, eventuelle forsinkelser og omdisponeringer. Hensikten med mandatet er mulighet for en dynamisk gjennomføring av vedtatte prosjekter. Mandatet gjelder ikke endringer av totalramme. Prosjekter som i sin helhet er finansiert av partenes egenandeler omfattes ikke av mandatet.

Partene orienteres om omdisponeringer og tilpasninger i forbindelse med neste tertialrapportering eller årsrapport.

Prinsipper for styring og organisering vil bli presisert nærmere i et eget dokument. Bypakke Tønsberg-regionen var gjennom en KS2-prosess høsten 2024, og en av anbefalingene var kvalitetssikrer var at det ble utarbeidet et felles styringsdokument for partene. Dette er under utarbeidelse og kommer til behandling senere.



Figur 1: Organisering og styring i Bypakke Tønsberg-regionen

2.3 Prosjektstyring (prosjektgjennomføring)

Det går et skille mellom porteføljestyring og prosjektstyring. Partene har selv ansvar for å gjennomføre planlegging og utbygging av sine prosjekt (prosjektstyring). Partene rapporterer til overordnet styringsgruppe om status, framdrift og økonomi i prosjektene.

2.4 Prioritering av prosjekter

Stortinget sluttet seg til en bypakke på ca. 7,2 mrd. Tabellen under viser hvilke prosjekter som omfattes av bypakka.

Prosjekt	Kostnader i mill. 2025-kr (inkl. mva)
Ny fastlandsforbindelse til Færder	5 221
Programområdetiltak på kommunal og fylkeskommunal vei	859
Fv. 300 Semslinna	303
Tiltak Teie-området	151
Fv. 303 Hogsnesbakken	227
Fv. 3076 Gang- og sykkelvei Brøtsø – Hvasser	88
Kryssing av Kanalen	151
Forskutterte planmidler	224
Etablering av bomstasjoner	28
Sum	7 252

Figur 2: Prosjektportefølje Bypakke Tønsberg-regionen som vist i Prop. 95 S (2024–2025).

I forbindelse med den politiske saken om finansiering som var til behandling hos partene i september 2023, ble det utarbeidet et eget dokument som beskrev porteføljen mer i detalj. Dokumentet «Prosjektportefølje» lå som vedlegg til den politiske saken, og var basert på tidligere planarbeider inkl. «Gatebruksplan for Tønsberg sentrum», «Gatebruksplan for Teie», høringsutkast til «Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv», «Mobilitetsplan for Tønsberg sentrum», reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse, samt kommunenes trafiksikkerhetsplaner. Dokumentet beskriver, i tillegg til de navngitte prosjektene, aktuelle prosjekter innenfor postene «Programområdetiltak på kommunal og fylkeskommunal vei» og «Kryssing av Kanalen». Tabellen som viste disse prosjektene, er gjengitt under. Det gjøres oppmerksom på at i forbindelse med Stortingsbehandlingen ble midler til ferje (Ole IV) og ladeinfrastruktur tatt ut, da dette ikke var i tråd med føringene for bompengefinansierte pakker. Denne summen, ca. 11 mill. 2025-kr, overføres til andre

programområdetiltak. Midlene foreslås overført til posten «Tilrettelegging gående og syklende langs hovedaksene»

Alle prosjektene bygger oppunder målene for Bypakke Tønsberg-regionen. Basert på prinsippene om porteføljestyring er det likevel behov for å prioritere mellom dem gjennom bompengerperioden. Det er flere årsaker til dette, blant annet kapasiteten hos prosjekteierne til planlegging, kapasiteten i entreprenørmarkedet til gjennomføring uten at kostnader drives opp, og at økte prosjektkostnader tidlig i perioden, gir ekstra finanskostnader som må dekkes inn av økte takster, samt at man har handlingsrom til å evt. justere på tiltak slik at målene for bypakka nås. Handlingsprogrammet er det viktigste verktøyet for prioritering og styring av bypakka.

Prosjekt	Kostnad mill. 2025-kr (inkl. mva)
a) Tilrettelegging for gående og syklende langs hovedaksene – mindre tiltak (inkl. midler overført fra ferje/ladeinfrastruktur)	44
b) Tilrettelegging for kollektiv langs hovedaksene – mindre tiltak	33
c) Trafikksikkerhetstiltak som følge av eventuelle trafikklekkasjer	5
d) Tiltak for gående, syklende og kollektivtrafikk fra Sykehusbakken til Presterødbakken	77
e) Kollektivprioritering i Nøtterøyveien	88
f) Fv. 3098 Amundrødveien og Munkerekkeveien	28
g) Gang- og sykkelinfrastruktur i Tønsberg indre sentrum	185
h) Gang- og sykkelinfrastruktur i Tønsberg ytre sentrum	13
i) Kanalen som byrom	16
j) Sykkeltilrettelegging i Jernbanegaten	11
k) Gateterminal for buss ved Tønsberg jernbanestasjon	55
l) Oppgradering av Tollbodgaten	5
m) Miljøgate i Nedre Langgate	55
n) Kollektivprioritering, Mammutkrysset	23
o) Bedre tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange i Halvdan Wilhelmsens allé	12
p) Lokalsentra rundt Tønsberg – gange-, sykkel- og kollektivtiltak	44
q) Gang- og sykkelinfrastruktur i Færder/Nøtterøy	142
r) Gange- og sykkeltiltak i Tjøme sentrum og nærliggende områder	23
Sum programområdetiltak	859

Figur 3: Oversikt Programområdetiltak i vedlegg til sak «Finansiering av Bypakke Tønsberg-regionen», behandlet hos partene i september 2023.

2.4.1 Prioriteringskriterier

Dette kapitlet omtaler prioriteringskriterier som er lagt til grunn for handlingsprogrammet 2026 – 2029. Kriteriene springer ut fra målene som er satt for bypakka, i tillegg til at det er sett til andre bypakker i utarbeidelsen. Følgende hovedkriterier, i prioritert rekkefølge, legges til grunn.

- Måloppnåelse
- Økonomi
- Framdrift og rekkefølge
- Kapasitet

Kriteriene er nærmere beskrevet i tabellen under.

Kriterier	Beskrivelse
Måloppnåelse	<p>Hvordan prosjektet bidrar til måloppnåelse er et viktig kriterium for utvelgelse og prioritering av prosjekter, spesielt hvordan prosjektet bidrar til nullvekstmålet og bedre samfunnsikkerhet. For å vurdere hvordan prosjektet bidrar til måloppnåelse skal følgende underkriterier vurderes:</p> <ul style="list-style-type: none">• Bidrar til et mer samfunnsikkert transportsystem.• Tiltaket treffer mange myke trafikanter og har høyt potensial for flere brukere (berører en stor andel av befolkningen).• Bidrar til redusert persontransport med bil.• Bidrar til en attraktiv by og mer konsentrert arealutvikling i tråd med hovedgrepet i RPBA.• Avlastning av Teie og Tønsberg sentrum for biltrafikk.• Bidrar til økt framkommelighet og/eller økt attraktivitet for gående, syklende og kollektivreiser.• Sikrer minst like god framkommelighet for næringstransporten som i dag.• Bidrar til et helhetlig, trafiksikkert og sammenhengende transportsystem eller fjerner «missing links». <p>Ved endringer vurderes i hvilken grad foreslåtte justeringer påvirker måloppnåelsen.</p>
Økonomi	<p>Disponible midler, inkl. kostnad- og inntektsvurderinger¹. Konsekvenser ved justeringer i forhold til porteføljen som helhet og enkeltprosjekters kostnadsramme.</p>
Fremdrift og rekkefølge	<p>Fremdrift skal vurderes i forhold til planstatus, modenhet og gjennomføring. Avhengigheter/rekkefølge ift. andre prosjekter. Dette betyr at prosjekter som egentlig treffer svært god på målsettingene må avventes til andre prosjekter er gjennomført. Behov for koordinering med andre pågående planer og utvikling må</p>

¹ Vegfinans holder ved like denne statistikken og orienterer til styringsgruppa om utviklinga i trafikk og inntekter.

	vurderes, inkludert sammenheng og synergi mellom prosjekter i forhold til måloppnåelse, gjennomføringsrekkefølge og trafikkavviklingen byggefasen.
Kapasitet	Planstatus og kapasitet for planlegging og gjennomføring.

For å sikre en optimal prosjektgjennomføring, må partene i bypakka stille til rådighet nødvendige ressurser til prosjektene. Ved uforutsette hendelser kan manglende ressurser føre til behov for omrokering i porteføljen.

2.5 Evaluering av måloppnåelse

For oppfølging av nullvekstmålet vil Statens vegvesens metode som utarbeides i forbindelse med den nye statlige tilskuddsordningen, omtalt i kapittel 3.1.1, legges til grunn. Statens vegvesen vil benytte byindeks som indikator for å måle nullvekst for byområder som mottar tilskudd. Byindeks viser endring i trafikkmengde for avtaleområdet.

Trafikkutviklingen vurderes på ett års glidende gjennomsnitt. Det er nullvekst når trafikken er uendret eller går ned sammenlignet med referanseåret. Referanseåret er i andre bypakker satt til året før mottak av tilskudd. Statens vegvesen har ansvaret for beregning av byindeksen. Det legges ut rapporter på vegvesen sine nettsider tertialvis. Partene har et ansvar for å sikre tilstrekkelig god kvalitet på sine trafikkregistreringspunkter, bl.a. for å sikre at de er sammenlignbare og kan brukes til å beregne byindeksen. Statens vegvesen vil, basert på faglige vurderinger, fortløpende vurdere datagrunnlaget for byindeksen. Faglig vurdering av datagrunnlaget underveis i avtaleperioden vil gi et sikrere grunnlag for å vurdere trafikkutviklingen.

Videre vil det rapporteres på utviklingen i tellepunkt, både for sykkel og bil. VKT har tall for utviklingen på kollektiv. Det vil rapporteres årlig på utviklingen, og evt. oftere ved behov.

Data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen er også relevant å supplere med, men Tønsberg-regionen mangler i dag tilleggsutvalg i undersøkelsen og dataene er derfor grove. Det er mulig å bestille tilleggsutvalg (svar fra flere respondenter i undersøkelsen), og dette bør vurderes nærmere.

For evaluering av øvrige mål (ikke direkte målbare) vil det gis en kvalitativ beskrivelse ved årsrapporteringen.

3 Økonomiske rammer for handlingsprogrammet

3.1 Bypakkas økonomiske rammer

Utbyggingen er finansiert av bompenger, fylkeskommunale og kommunale midler, samt refundert momskompensasjon fra staten. Rammen for Bypakke Tønsberg-regionen er 7,252 mrd. 2025-kroner (prognose). Av dette utgjør fylkeskommunal midler 600 mill. kr, kommunale midler 303 mill. kr, bompenger 5 116 mill. kr og merverdiavgiftskompensasjon 1 233 mill. kr (anslag).

Finansdepartementets prognoseindeks for veganlegg i inneværende budsjettår er lagt til grunn for dette handlingsprogrammet. For 2025-kr er prognosen 4.5%. Avvik fra prognosen vil kunne påvirke styringsrammene i bypakka i positiv eller negativ retning. Dette vil bli korrigert i arbeidet rapportering og i arbeidet med neste handlingsprogram når endelig prisvekst for budsjettåret er foreligger.

Finansieringskilde	Kostnader i mill. 2025-kr
Fylkeskommunale midler	600
Kommunale midler	303
Anslag merverdiavgiftskompensasjon	1 233
Bompenger	5 116
Sum	7 252

3.1.1 Tilskuddsordning – Klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet i mindre byområder

I Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet ble det innført en ny tilskuddsordning for klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet i mindre byområder. Dette er en søknadsbasert ordning der fem aktuelle byområder kan søke om fireårige avtaler hvis de oppfyller gitte kriterier. Tønsberg-regionen er en av disse.

Formålet med tilskuddsordningen er å legge til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet ved å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder som ikke har byvekstavtaler. Nullvekstmålet for persontransport med bil er det overordnede målet for tilskuddsordningen.

For å få tilskudd må byområdet ha en bypakke som er behandlet i Stortinget og bypakken skal ha en formalisert styringsmodell der alle partene er representert. Statens vegvesen kan være statens representant i dette arbeidet.

Det kan søkes om tilskuddsmidler til:

- Mindre investeringer i gang- og sykkelveier samt kollektivtiltak, langs riks-, fylkes- og kommunal vei som bidrar til å nå nullvekstmålet.

- Tilskuddet skal ikke dekke utgifter som fylkeskommunen/kommunen får refundert som følge av merverdiavgiftskompensasjonsloven.
- Tilskuddet skal ikke gå til drift av kollektivtransport eller andre driftskostnader.

Tilskuddet skal inngå som statlig bidrag i bypakkene og skal komme som et tillegg til, og ikke til erstatning for, midler fra lokale myndigheter.

Fylkeskommunen kan, basert på vedtak i styringsgruppen, søke om tilskudd på vegne av partene i bypakka. Det er i utgangspunktet lagt opp til at det er mulig å søke om tilskudd på inntil 40 mill. pr byområde totalt for fireårsperioden. Det kan imidlertid være rom for søke om større beløp.

Tilskuddsmidlene vil komme i tillegg til den vedtatte pakken på 7,2 mrd. kr. Søknad om tilskudd for perioden 2026 – 2029 legges fram som en egen politisk sak. Søknadsfristen er 1. november 2025, og evt. tilbud om avtale kan forventes tidlig i 2026. Det årlige tilskuddet utbetales til fylkeskommunen i løpet av 1. tertial. Fylkeskommunen utbetaler videre til kommunene.

3.2 Forventede kostnader og inntekter i handlingsprogram-perioden

Beregnete bomtakster er basert på en investeringsprofil som var en del av den lokalpolitiske behandlingen av finansiering av Bypakke Tønsberg-regionen. Investeringsprofilen er nå oppdatert til 2025-kr, og justert til en noe endret framdrift (oppstart av bompenger først i 2026 og innkreving til og med 2040). Av hensyn til rentepådrag bør det ikke legges opp til høyere samlet investeringsaktivitet per år enn vist i tabellen.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	Sum
Ny fastlandsforbindelse	220,2	220,2	266,5	550,6	880,9	1211,2	1101,1	550,6	220,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5 221
Gange/sykkel/kollektiv, samt kompensierende tiltak	0,0	18,4	18,3	18,3	29,3	29,3	51,4	51,4	84,4	95,4	77,8	51,4	50,3	50,3	32,8	0,0	659
Kommunepakke Færder	0,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	135
KommunepakkeTønsberg	0,0	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	218
Hogsnesbakken (Fv. 303)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,6	55,1	110,1	55,1	0,0	0,0	0,0	227
Teie (diverse tiltak)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,5	24,2	66,1	55,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	151
Tjøme (GS-vei Brøtspø - Hvasser)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,5	11,0	38,5	33,0	88
Utvidelse fram til E18 (fv. 300 Semslinna)	0,0	0,0	0,0	5,5	22,0	110,1	110,1	55,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	303
Forskutterte planmidler (124+54 + inntill 26 mill. kroner i renter og adm. kostnader)	223,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	224
Etablering av bomstasjoner m.m. (7-8 bomstasjoner med toveisinnkreving)	27,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	28
Sum	471,3	262,1	308,3	597,9	955,7	1374,2	1291,6	704,7	394,2	180,6	156,3	185,0	134,3	84,8	94,9	56,5	7 252

Figur 4: Investeringsprofil lagt til grunn for lokalpolitisk behandling. Tabellen er noe justert mht. kroneverdi og framdrift. Tallene er inkl. mva.

3.2.1 Bypakkens kostnader består av prosjekt- og finanskostnader

Bypakkens kostnader i handlingsprogram-perioden består av investeringskostnader til prosjektene, drifts- og vedlikeholdskostnader av bompengepakken, i tillegg til rentekostnader ved låneopptak.

Investeringskostnadene omfatter utgifter til planlegging, prosjektering og bygging av bypakke-prosjektene, inkludert byggeledelse, kontroll, erstatninger og grunnerverv mv.

Det er lagt til grunn prosjektvolum på til sammen 2 200 mill. kr (2025-kr) i perioden 2026-2029. Det er beregnet drifts- og vedlikeholdsutgifter på om lag 29 mill. kr/år.

For å komme tidlig i gang med prosjektene, må bypakken ta opp lån de første årene. Den planlagte investeringstakten er beregnet å gi netto rentekostnader på ca. 80 mill. kr i perioden. Rentekostnadene er basert på beregningstekniske renter, mens de faktiske rentekostnadene etter all sannsynlighet vil bli lavere. Rentekostnader vil bli en del av rapporteringen.

Endelig tidspunkt for oppstart av innkreving for årlige inntekter, låneopptak og driftsutgifter.

3.2.2 Bypakkens inntekter består av bompenger, lokal egenandel og mva.-refusjon

Prosjektene i bypakken finansieres med bompenger, egenandel fra fylkeskommunen og kommunene, og refusjon av mva.-kompensasjonen.

Mva.-refusjon fra Vestfold fylkeskommune, Tønsberg kommune og Færder kommune tilsvarer ca. 17 % av årlig investeringskostnad. Dette er forventet å utgjøre ca. 374 mill. kr i perioden, baser på et investeringsvolum på ca. 2 200 mill. kr. Videre er det i perioden beregnet om lag 1 600 mill. kr i bompenger.

Fylkeskommunens og kommunenes årlige egenandel

Vestfold fylkeskommune, Tønsberg kommune og Færder kommune har vedtatt å bidra med 15 % egenandel av investeringskostnader eks. mva. til bypakke-prosjekter på eget vegnett. Dette er beregnet å tilsvare ca. 600 mill. kr for Vestfold fylkeskommune, ca. 176 mill. kr for Tønsberg kommune og ca. 116 mill. kr for Færder kommune. I snitt gir dette en årlig investering ekskl. mva. på henholdsvis 40 mill. kr for Vestfold fylkeskommune, 12,4 mill. kr for Tønsberg kommune og 7,7 mill. kr for Færder kommune.

Egenandelen kan variere i takt med investeringsvolumet, så lenge egenandelskravet innfris i løpet av 15-årsperioden.

I handlingsprogrammet er det for Vestfold fylkeskommune lagt til grunn en årlig egenandel fra 2026 på 45 mill. (2025-kr). Tønsberg kommune har en noe høyere egenandel i 2026, og litt lavere i 2029. Færder kommune har en større del av sine prosjekter i denne første handlingsprogramperioden fra 2026-2029, og egenandelen følger prosjektvolumet fra starten i pakken og legges tilsvarende lavere i etterkant.

Reell egenandel fra partene vil avhenge av aktiviteten i prosjektene hvert enkelt år og avregnes i forbindelse med årsregnskapet.

Tabell 1: Lokal egenandel som er lag til grunn i handlingsprogrammet (tall i mill. 2025-kr, ekskl. mva)

Lokal egenandel	2026	2027	2028	2029	Sum	Sum egenandel jf. St. prop.	Gjenværende egenandel etter 2029
Vestfold fylkeskommune	40	40	40	40	160	600	440
Tønsberg kommune	23,2	13,8	13,8	7	57,8	176	118,2
Færder kommune	27	11,5	7,5	7,5	53,5	116	62,5
SUM	90,2	65,3	61,3	54,5	271,3	903	620,7

3.3 Forskutterte planmidler

Det er i Stortingsproposisjonen satt av 224 mill. kr til «Forskutterte planmidler». Disse midlene skal dekke de planmidlene som er forskuttert til planlegging av bypakke-prosjekt fra 2014. Det er forskuttert midler både via låneopptak gjennom Vegfinans AS og, etter endrede regler, av Vestfold fylkeskommune.

Alle prosjektene som er gjennomført eller igangsatt i forkant av at Stortinget vedtok finansiering og utbygging av Bypakke Tønsberg-regionen i juni 2025, er finansiert av disse midlene. Prognosen for 2025 er på om lag 24 mill. kr. Samlet forbruk av «Forskutterte midler» ligger dermed an til å være i størrelsesorden 184 mill. kr.

I tillegg til tilbakebetaling av lån som er tatt opp av Vegfinans AS, skal også selskapets renter og administrative kostnader dekkes av posten «Forskutterte planmidler». Dette utgjør til sammen 124 mill. kr. Tilbakebetaling av forskuttering fra Vegfinans samt forskuttering gjennomført av Vestfold fylkeskommunen vil etter planen rekvireres i 2025.

Omprioritering av eventuelle gjenstående midler tas inn ved rullering av neste handlingsprogram.

Fylkeskommunen har i tillegg forskuttert 60 mill. kr til grunnerverv knyttet til ny fastlandsforbindelse. Denne forskutteringen tas imidlertid fra rammen for ny fastlandsforbindelse på 5221 mill. kr, og ikke posten «Forskutterte planmidler».

4 Prioriterte prosjekter i handlingsprogramperioden 2026-2029

Basert på prioriteringskriteriene og de økonomiske rammene som ligger til grunn i Prop. 95 S (2024–2025) anbefales det å starte opp tiltak og prosjekt som vist i tabellen under. Noen tiltak må reguleres, inkludert forprosjekt, mens noen prosjekter er klare til å igangsette.

Prosjekter som allerede er startet opp og som fortsetter:

- Ny fastlandsforbindelse (reguleringsplan vedtatt)
- Områderegulering Knutepunkt Tønsberg (pågående kommunal planprosess i samarbeid med Bane Nor eiendom)
- Fv. 300 Semslinna (planlegging igangsatt)
- Fv. 303 Hogsnesbakken (planlegging igangsatt)
- Flere mindre gange, sykkel og trafikksikkerhetstiltak på kommunal og fylkeskommunal vei

Forslag til handlingsprogram for 2026–2029 vises i tabellen under.

Prosjekt	Prosjekt-er	Styrings-ramme	Påløpte midler 2024-2025 (prognose)	2026	2027	2028	2029	SUM 2026-2029	Gjenstående etter 2029
Ny fastlandsforbindelse til Færder	VFK	5221	90,0	220,0	266,0	550,0	880,0	2 006,0	3 215,0
Programområdetiltak på kommunal og fylkeskommunal veg	VFK, TK, FK	859							
a) Tilrettelegging for gående og sykklende langs hovedaksene – mindre tiltak	VFK	44		15,1				15,1	28,9
b) Tilrettelegging for kollektiv langs hovedaksene – mindre tiltak	VFK	33					2,0	2,0	31,0
c) Trafikksikkerhetstiltak som følge av eventuelle trafikklekkasjer	VFK	5			2,5			2,5	2,5
d) Tiltak for gående, sykklende og kollektivtrafikk fra Sykehusbakken til Presterødbacken	VFK	77		2,0	3,0	15,0	10,0	30,0	47,0
e) Kollektivprioritering i Nøtterøyveien	VFK	88							88,0
f) Fv. 428 Amundrødveien og Munkerekkeveien	VFK	28			1,5	1,5	10,0	13,0	15,0
g) Gang- og sykkelinfrastruktur i Tønsberg indre sentrum	TK	185		10,8	6,0	10,8	6,0	33,6	151,4
h) Gang- og sykkelinfrastruktur i Tønsberg ytre sentrum	TK	13		4,0	3,6			7,6	5,4
i) Kanalen som byrom	TK	16		1,2	1,2	2,4	2,4	7,2	8,8
j) Sykkeltilrettelegging i Farmannsveien og Jernbanegaten	VFK	11		0,6	0,4			1,0	10,0
k) Gateterminal for buss ved Tønsberg Jernbanestasjon	VFK	55		1,0	1,0		5,0	7,0	48,0
l) Oppgradering av Tollbodgaten	VFK	5						0,0	5,0
m) Miljøgate i Nedre Langgate	VFK	55					2,0	2,0	53,0
n) Kollektivprioritering, Mammutkrysset	VFK	23						0,0	23,0
o) Bedre tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange i Halvdan Wilhelmens allé (fra Hvalen-krysset til Sprutparken)	VFK	12						0,0	12,0
p) Lokalsentra rundt Tønsberg – gange-, sykkel- og kollektivtiltak	VFK, TK	44		7,2	4,8	2,4		14,4	29,6
q) Gang- og sykkelinfrastruktur i Færder/Nøtterøy områder	FK	142		35,4	13,8	9,0	9,0	67,2	74,8
Fv. 300 Semslinna	FK	23						0,0	23,0
Tiltak i Tele-området	VFK	303		7,0	1,0	5,5	22,0	35,5	267,5
Fv. 303 Hogsnesbakken	VFK	151		1,5	1,0	5,0	10,0	17,5	133,5
Fv. 3076 Gang- og sykkelvel Brøtsø – Hvasser	VFK	227		5,0	1,0			6,0	221,0
Kryssing av Kanalen	VFK	88		0,5				0,5	87,5
Forskuttering planmidler*	VFK	151						0,0	151,0
Etablering bomstasjoner	VFK	224	149,0					149,0	75,0
SUM	VFK	28		20,0				20,0	8,0
		7 252	239,0	331,3	306,8	601,6	958,4	2 437,1	4 814,9

Figur 5: Handlingsprogram 2026-2029. Det vises til kapitlet med prosjektark for mer detaljerte beskrivelser av prosjektene.

5 Prosjekter i bypakka 2026 – 2029, med prosjektark for 2026

5.1 Vestfold fylkeskommune

Vestfold fylkeskommune har 15 prosjekter som skal bygges eller starte opp planlegging i perioden.

Det er utarbeidet egne prosjektark for de prosjektene som startes opp eller bygges i 2026.

	Planlegging (forprosjekt, regulering, grunnnerverv)
	Bygging

Prosjekter i bypakken	Prosjekt-eier	Styrings-ramme	2026	2027	2028	2029
Ny fastlandsforbindelse til Færder	VFK	5221,0	220,0	266,0	550,0	880,0
Programområdetiltak på fylkeskommunal vei						
Tilrettelegging for gående og syklende langs hovedaksene – mindre tiltak	VFK/TK/FK	44,0				
<i>Oppgradering H. W. allé på strekningen Sprutparken – Jernbanebrua</i>	VFK	10,0	10,0			
<i>Slagenveien – gange og sykkel</i>	VFK	1,4	0,3	1,8		
Tilrettelegging for kollektiv langs hovedaksene – mindre tiltak	VFK	33,0				
<i>Endeholdeplasser</i>	VFK	2,0				2,0
Trafikksikkerhetstiltak som følge av eventuelle trafikklekkasjer	VFK			2,5		
Tiltak for gående, syklende og kollektivtrafikk fra Sykehusbakken til Presterødbakken	VFK	77,0	2,0	3,0	15,0	10,0
Fv. 3098 Amundrødveien og Munkerekkeveien	VFK	28,0		1,5	1,5	10,0

Sykkeltilrettelegging i Farmannsveien og Jernbanegaten	VFK	11,0	0,6	0,4		
Gateterminal for buss ved Tønsberg jernbanestasjon	VFK	55,0	1,0	1,0		5,0
Miljøgate i Nedre Langgate	VFK	55,0				2,0
Lokalsentra rundt Tønsberg - gange-, sykkel- og kollektivtiltak	VFK/TK	44,0				
<i>Vear - fv. 303 Melsomvikveien</i>	VFK			0,4	0,4	
Fv. 300 Semslinna						
Fv. 300 Semslinna	VFK	303,0	7,0	,0	5,5	22,0
Tiltak i Teie-området						
Tiltak i Teie-området	VFK	151,0	1,5	1,0	5,0	10,0
Fv. 303 Hogsnesbakken						
Fv. 303 Hogsnesbakken	VFK	227,0	5,0	1,0		
Fv. 3076 Gang- og sykkelvei Brøtsø - Hvasser						
Fv. 3076 Gang- og sykkelvei Brøtsø - Hvasser	VFK	88,0	0,5			
Kryssing av Kanalen						
Kryssing av Kanalen	VFK	151,0				
Etablering av bomstasjoner						
Etablering av bomstasjoner	VFK	28,0	20,0			
SUM			268,0	279,1	577,4	936,0

5.1.1 Ny fastlandsforbindelse til Færder

Tiltaket omfatter en strekning på ca. 5,75 km, med en ca. 1,9 km lang to-felts tunnel under Teieskogen og en ca. 600 meter lang hengebro mellom Rambergåsen og Smørberg. Fra Smørberg går forbindelsen i tunnel under Hogsnesåsen og kommer ut i bunnen av Hogsnesbakken. Herfra følger den dagens fv. 303 frem til påkobling mot Semslinna ved Jarlsberg travbane. Den nye veien dimensjoneres som "Kapasitetssterk veg" vei etter avsnitt 2.9 i Veg- og gateutforming (N100 fra 2021) som gjelder kapasitetssterke	Prosjektfakta	
	Type prosjekt	Fylkesvei, gang og sykkelvei
	Lengde	5750 meter
	Prosjekteier	Vestfold fylkeskommune
	Styringsramme	5221 mill. kr (2025)
Prosjektstatus	Reguleringsplan-vedtak 2023. Bygging 2028 - 2032.	

veger/gater med fartsgrense 60 km/t. Kryssene planlegges som rundkjøringer, og strekningene mellom kryssene vurderes for hastighet mellom 40 og 70 km/t.

Måloppnåelse:

- Bidrar til et mer samfunnsikkert transportsystem.
- Avlastning av Teie og Tønsberg sentrum for biltrafikk.
- Sikrer minst like god framkommelighet for næringstransporten som i dag.
- Bidrar til et helhetlig, trafiksikkert og sammenhengende transportsystem eller fjerner «missing links».

Av styringsrammen på 5221 mill. kr er det i 2025 påløpt midler til grunnerverv og forberede arbeider knyttet til kultminneutgraving og høyspentomlegging m.m. Prognose 2025 for grunnerverv er



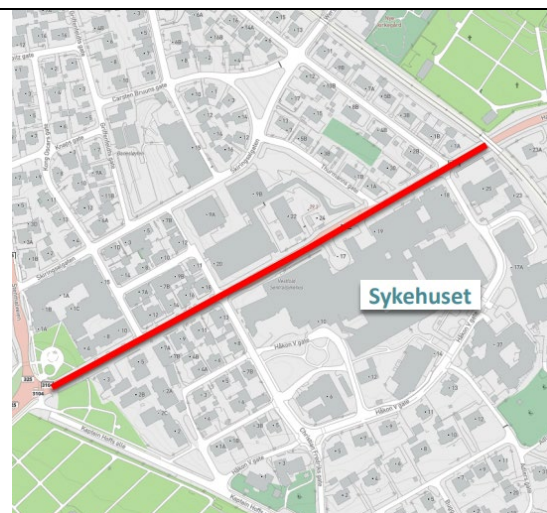
5.1.2 Programområdetiltak på fylkeskommunal vei

5.1.2.1 Tilrettelegging for gående og syklende langs hovedaksene – mindre tiltak

I porteføljen er det avsatt 44 mill. til tiltak fordelt på ulike prosjekter. I 2026 er det planlagt gjennomført følgende prosjekt: Oppgradering av Halvdan Wilhelmsens alle fra Sprutparken til Jernbanebrua og bygging av gang- og sykkelvei til Industrigata i Slagenveien.

<p>Oppgradering H. W. allé på strekningen Sprutparken – Jernbanebrua</p> <p>Tiltaket omfatter oppgradering av hovedakse øst på strekningen fra krysset Halvdan Wilhelmsens alle/Stenmalen (ved Sprutparken) til der jernbanen krysser HW alle. Det er behov for bedre tilrettelegging for gående og syklende på begge sider av HW alle (generell oppgradering), ombygging av bussholdeplasser og etablering av intensivbelysning.</p> <p><i>Måloppnåelse</i></p>	Prosjektfakta	
	Type prosjekt	Gang- og sykkel
	Lengde	Omlag 500 meter
	Prosjekteier	Vestfold fylkeskommune
	Styringsramme	10 mill (2025)
	Prosjektstatus	Planlegging 2025. Bygging 2026.

- Tiltaket treffer mange myke trafikanter og har høyt potensial for flere brukere (berører en stor andel av befolkningen).
- Bidrar til redusert persontransport med bil.
- Bidrar til økt framkommelighet og/eller økt attraktivitet for gående, syklende og kollektivreiser.
- Bidrar til et helhetlig, trafiksikkert og sammenhengende transportsystem eller fjerner «missing links».



Slagenveien – gange og sykkel

Prosjektet er en forlengelse av rekkefølgekrav på gang- og sykkelvei fra rundkjøring HW allé til ca 70 meter fra Industrigaten, så gang- og sykkelveien fullføres hele veien til Industrigaten.

Måloppnåelse:

- Bidrar til økt framkommelighet og/eller økt attraktivitet for gående, syklende og kollektivreiser.
- Bidrar til et helhetlig, trafiksikkert og sammenhengende transportsystem eller fjerner («missing links»).

Prosjektfakta


Type prosjekt	Gang- og sykkel
Lengde	Omlag 70 meter
Prosjekteier	Vestfold fylkeskommune
Styringsramme	2,1 mill. kr (2025)
Prosjektstatus	Bygging 2026.



5.1.2.2 Tilrettelegging for kollektiv langs hovedaksene – mindre tiltak

I porteføljen er det avsatt 33 mill. til tiltak fordelt på ulike prosjekter. Det planlegges oppstart regulering og bygging av endeholdeplasser for kollektivtrafikk i 2029.


5.1.2.3 Tiltak for gående, syklende og kollektivtrafikk fra Sykehusbakken til Presterødbakken

Tiltak for gående, syklende og kollektivtrafikk fra Sykehusbakken til Presterødbakken	Prosjekt fakta	
	Type prosjekt	Gang-, sykkel- og kollektiv
<p>Tiltaket omfatter bedre og mer helhetlig tilrettelegging for gående og syklende, samt tiltak for å øke fremkommeligheten for buss på strekningen fra Sykehusbakken til bunnen av Presterødbakken. Aktuelle tiltak kan være: etablering av kollektivfelt, sykkelvei med fortau, trafiksikkerhetstiltak/ fremkommelighetstiltak ved rundkjøringen på Heimdal og utbedring av krysset ved Solkilen. Løsninger avklares gjennom forprosjekt og regulering.</p> <p><i>Måloppnåelse:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Tiltaket treffer mange myke trafikanter og har høyt potensial for flere brukere (berører en stor andel av befolkningen).• Bidrar til redusert persontransport med bil.• Bidrar til økt framkommelighet og/eller økt attraktivitet for gående, syklende og kollektivreiser.• Bidrar til et helhetlig, trafiksikkert og sammenhengende transportsystem eller fjerner («missing links»).	Lengde	1000 meter
	Prosjekteier	Vestfold fylkeskommune
	Styringsramme	77 mill. kr (2025)
	Prosjektstatus	Regulering 2026 – 2027. Bygging 2028 – 2029.
		

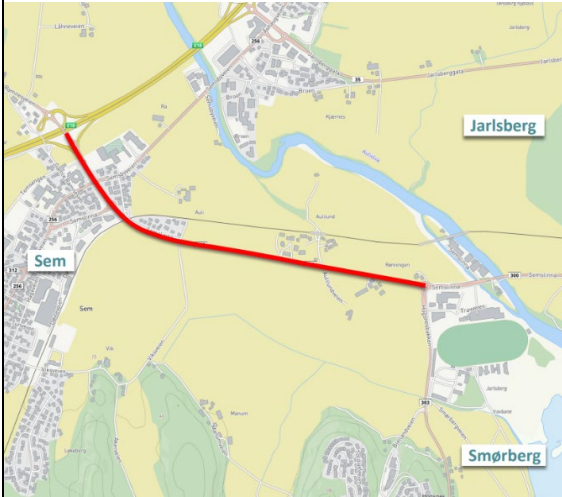
5.1.2.4 Sykkeltilrettelegging i Farmannsveien og Jernbanegata

<p>Tiltaket omfatter utbedring av løsninger for gående og syklende i Farmannsveien og Jernbanegaten. Løsninger må avklares nærmere i videre planlegging og et arbeid er satt i gang ifm. områdereguleringen for Knutepunkt Tønsberg hvor bypakka bidrar i prosessen med plan- og trafikk faglige vurderinger. Løsningene som ses på, er koblet opp mot utforming av ny gateterminal for buss i Jernbanegata</p> <p><i>Måloppnåelse:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Tiltaket treffer mange myke trafikanter og har høyt potensial for flere brukere (berører en stor andel av befolkningen). • Bidrar til redusert persontransport med bil. • Bidrar til en attraktiv by og mer konsentrert arealutvikling i tråd med hovedgrepet i RPBA. • Bidrar til økt framkommelighet og/eller økt attraktivitet for gående, syklende og kollektivreiser. • Bidrar til et helhetlig, trafiksikkert og sammenhengende transportsystem eller fjerner («missing links»). 	<p>Prosjekt fakta</p>	
	Type prosjekt	Gang og sykkel
Lengde	450 meter	
Prosjekteier	Vestfold fylkeskommune	
Styringsramme	11 mill. kr (2025)	
Prosjektstatus	Forprosjekt/regulering 2026–2027.	
		

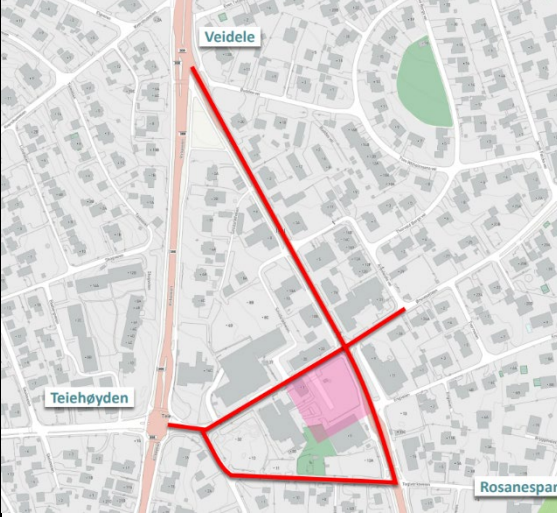
5.1.2.5 Gateterminal for buss ved Tønsberg jernbanestasjon

<p>Buss-gateterminal i Jernbanegaten ved Tønsberg jernbanestasjon med ventearealer og lehus. Varme i bakken vurderes. Strekningen stenges for annet enn busstrafikk og kjøring til og fra eiendom.</p> <p>Tiltaket omfatter tilrettelegging for myke trafikanter som sikrer god framkommelighet til Tønsberg jernbanestasjon. Tiltakene må ses i sammenheng med utvikling av stasjonsområdet. Det er også viktig å sikre god forbindelse gjennom stasjonsområdet, da dette er en viktig sykkelakse gjennom øvre bydel (forbindelse fra Vestfoldgaten til Farmannsveien).</p> <p><i>Måloppnåelse:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Tiltaket treffer mange myke trafikanter og har høyt potensial for flere brukere (berører en stor andel av befolkningen). • Bidrar til redusert persontransport med bil. • Bidrar til en attraktiv by og mer konsentrert arealutvikling i tråd med hovedgrepet i RPBA. • Bidrar til økt framkommelighet og/eller økt attraktivitet for gående, syklende og kollektivreiser. • Bidrar til et helhetlig, trafiksikkert og sammenhengende transportsystem eller fjerner («missing links»). 	Prosjektfakta	
	Type prosjekt	Kollektiv
	Lengde	
	Prosjekteier	Vestfold fylkeskommune
	Styringsramme	55 mill. kr (2025)
Prosjektstatus	Regulering 2026–2027. Bygging 2030–2033.	
		


5.1.3 FV. 300 Semslinna

<p>Trafikkberegningene viser at trafikken fra rundkjøringen ved Jarlsberg Travbane mot E18 øker med ny fastlandsforbindelse. Ut fra trafikkberegningene anbefales en utvidelse fra 2- felt til 4-felt fra Jarlsberg Travbane mot E18.</p> <p>Ved bygging av ny gang- og sykkelveg anbefales sykkelveg med fortau med 6,0 m totalbredde. Dette gir 3,5 m sykkelveg med gul midtlinje og separat fortau på 2,5 m. Ca. 400 m vest for rundkjøringen ved Jarlsberg Travbane anbefales å skifte side for utvidelse av dagens 2-felts veg. Det vil si at det bygges 2 nye felt på sørsida av dagens 2-felts veg fram til rundkjøringen ved fv. 523 som er avkjøringen til Sem. Anbefalingen om å skifte side gjøres på grunn av bebyggelsen ved Aulilund og boligområdet som ligger mellom Fv 300 og jernbanen ved Auli.</p> <p>For den siste strekningen fram til E18 foreslås 2-sidig utvidelse med utgangspunkt i dagens senterlinje. Der fv. 300 krysser under brua på fv. 256 Semsbyveien er det trangt, her må det foretas detaljerte innmålinger ved videre prosjektering. Det kan være mulig å få plass til en smal 4-felts veg, eller en må bygge om brua med større avstand mellom brusøylene.</p> <p><i>Måloppnåelse:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bidrar til et mer samfunnsikkert transportsystem. • Sikrer minst like god framkommelighet for næringstransporten som i dag. • Bidrar til et helhetlig, trafiksikkert og sammenhengende transportsystem eller fjerner («missing links»). 	Prosjektfakta	
	Type prosjekt	Fylkesvei
	Lengde	
	Prosjekteier	Vestfold fylkeskommune
	Styringsramme	303 mill. kr (2025)
Prosjektstatus	Regulering 2024–2026. Bygging 2030–2033.	
		

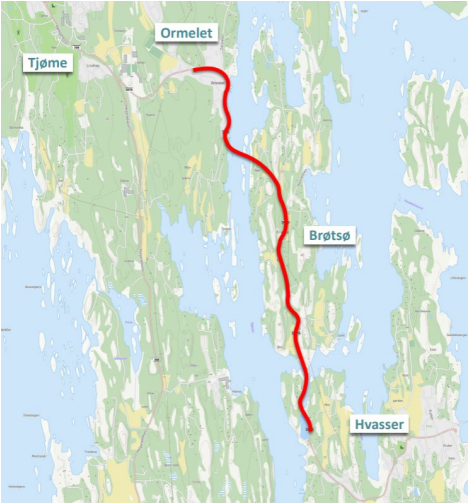
5.1.4 Tiltak Teie-området

<p>Diverse tiltak langs Smidsrødveien ved Teie for å øke framkommeligheten for buss, og tilrettelegging for gående og syklister. 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.</p> <p>Bussholdeplassen «Teie torv»: Tiltakene defineres i og bekostes av gatebruksplanen for Teie. Holdeplassen er blant de 15 med flest påstigende i Færder kommune.</p> <p>Sykkelparkering ved lokalsenteret Teie (Teie torv): God sykkelparkering er anbefalt i gatebruksplan for Teie. Må følges opp gjennom kommende reguleringsplan for Teie.</p> <p><i>Måloppnåelse:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Tiltaket treffer mange myke trafikanter og har høyt potensial for flere brukere (berører en stor andel av befolkningen). • Bidrar til redusert persontransport med bil. • Bidrar til en attraktiv by og mer konsentrert arealutvikling i tråd med hovedgrepet i RPBA. • Bidrar til økt framkommelighet og/eller økt attraktivitet for gående, syklende og kollektivreiser. • Bidrar til et helhetlig, trafiksikkert og sammenhengende transportsystem eller fjerner («missing links»). 	Prosjektfakta	
	Type prosjekt	Gang-, sykkel- og kollektiv
	Lengde	Ikke relevant.
	Prosjekteier	Vestfold fylkeskommune og Færder kommune
	Styringsramme	151 mill. kr (2025)
	Prosjektstatus	Regulering 2025 - 2027. Oppstart bygging 2028 - 2029.
		

5.1.5 FV. 303 Hogsnesbakken

<p>Som en del av Bypakke Tønsberg-regionen skal det sees på en oppgradering av dagens Fv. 303 fra krysset ved Jarlsberg Travbane til krysset ved Bekkeveien på Vear. Hogsnesbakken er smal, har mange uoversiktlige avkjørsler og mangler gang- og sykkelveg. ÅDT-tall fra 2016 viser en trafikkmengde på denne strekningen på 10.000 kjøretøy pr døgn. Hogsnesbakken har dårlig standard og mangler gang- og sykkelveg fram til rundkjøringen ved Bekkeveien på Vear. Denne strekningen har en lengde på 1.200 m. Vegbredden er smal uten gul stripe og vegen bærer preg av å ha dårlig bæreevne med setningsskader. Det er en rekke bratte og trange avkjørsler med dårlige siktforhold på hele strekningen. Skiltet hastighet er 40 km/t. I løsningsforslaget anbefales å anlegge sykkelveg med fortau på dagens veg fra østre vegkant. Det bygges ny 2-felts kjøreveg mot vest atskilt av rabatt med 2 m bredde i ca. 800 m lengde fra ny planlagt rundkjøring i bunn av Hogsnesbakken og sørover. For de siste 400 m fram til rundkjøringen ved Bekkeveien beholdes dagens veg som kjøreveg og det foreslås bygging av ny sykkelveg med fortau på østsida av Fv 303.</p> <p><i>Måloppnåelse:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Tiltaket treffer mange myke trafikanter og har høyt potensial for flere brukere (berører en stor andel av befolkningen). • Bidrar til redusert persontransport med bil. • Bidrar til økt framkommelighet og/eller økt attraktivitet for gående, syklende og kollektivreiser. • Bidrar til et helhetlig, trafiksikkert og sammenhengende transportsystem eller fjerner («missing links»). 	Prosjektakta	
	Type prosjekt	Trafikksikkerhetstiltak
	Lengde	1200 meter
	Prosjekteier	Vestfold fylkeskommune
	Styringsramme	227 mill. kr (2025)
Prosjektstatus	Regulering 2025 - 2027. Bygging 2034 - 2037.	
		

5.1.6 Tjøme, Fv. 3076 gang- og sykkelvei Brøtsø – Hvasser

<p>Tjøme; Gang- og sykkelveg Ormelet – Risbrua. Kommunestyret på Tjøme har gjort vedtak om at tiltak på Tjøme i forbindelse med ”Bypakke Tønsberg” er Gang- og sykkelveg langs Fv. 380 fra Ormelet på Tjøme over Brøtsø til Risbrua på Hvasser, ca 2850 meter. Fv. 380 gjennom Ormelet og over Brøtsø har ikke gang- og sykkelveg.</p> <p>I prosjektet inngår: • Fortau langs sjøen på Ormelet ca. 400 meter fra Fagerheimveien til Røssesund Bru (vest). • Gang- og sykkelveg over Brøtsø fra Røssesund bru (øst) frem til eksisterende GS-veg fra Risbrua på Hvasser til Sandøsund.</p> <p>Prosjektet har ikke en ny løsning over Røssesund bru. Man tenker å bruke eksisterende smale fortau.</p> <p><i>Måloppnåelse:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bidrar til økt framkommelighet og/eller økt attraktivitet for gående, syklende og kollektivreiser. • Bidrar til et helhetlig, trafiksikkert og sammenhengende transportsystem eller fjerner («missing links»). 	Prosjektfakta	
	Type prosjekt	Gang- og sykkel
	Lengde	Ca. 2850 meter
	Prosjekteier	Vestfold fylkeskommune
	Styringsramme	88 mill. kr (2025)
Prosjektstatus	Videreføring forprosjekt i 2026.	
		

5.1.7 Etablering av bomstasjoner

<p>I arbeidet med bypakken er det vurdert flere alternative plasseringer av bomstasjonene. Endelig plassering er valgt for å oppnå et bredt inntektsgrunnlag med god geografisk fordeling, bygge opp om målene i pakken, tilfredsstillende trafiksikkerhet, nytteprinsipp og leverandørkrav og for at inntektssystemet skal være enkelt og forståelig.</p>	Prosjektfakta	
	Type prosjekt	Bomstasjoner
	Lengde	Ikke relevant
	Prosjekteier	Vestfold fylkeskommune
	Styringsramme	20 mill. kr (2025)
Prosjektstatus	Bygging 2026	

Det er lagt opp til åtte bomstasjoner med toveis innkreving. De seks første vil åpne i 2026 og de to siste når veianleggene åpnes for trafikk,

1. Fv. 308 Kanalbrua
2. Fv. 311 Presterødbakken
3. Fv. 3160 Velleveien
4. Fv. 325 Gressbanen
5. Fv. 308 Jarlsberglinna
6. Fv. 300 Auli
7. Ny fastlandsforbindelse
8. Fv. 300 Semslinna



5.2 Tønsberg kommune

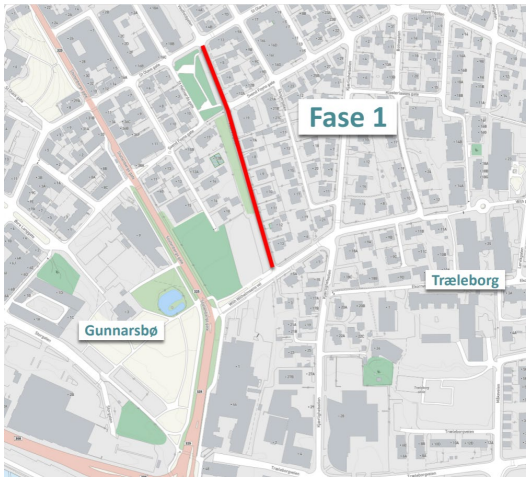
Tønsberg kommune har 13 prosjekter som skal bygges eller starte opp planlegging i perioden. Det er utarbeidet egne prosjektark for de prosjektene som startes opp eller bygges i 2026.

Programområdetiltak kommunal vei	Prosjekt-eier	Styrings-ramme	2026	2027	2028	2029
Tilrettelegging for gående og syklende langs hovedaksene – mindre tiltak						
<i>Vestfoldgaten</i>	TK	4,8	4,8			
Gang- og sykkelinfrastruktur i Tønsberg indre sentrum						
<i>Utvidelse av fortau i Storgaten ved Gunnarsbøparken</i>	TK	3,6	3,6			
<i>Storgaten (fra torget til Vektortorget)</i>	TK	6,0	6,0			
<i>Styrking av gangakser i bysentrum</i>	TK	10,8	1,2	4,8	4,8	
<i>Møllegaten – Conradis gate</i>	TK	13,2		1,2	6,0	6,0
Gang- og sykkelinfrastruktur i Tønsberg ytre sentrum						
<i>Fortau i Larvikgaten (Træleborg)</i>	TK	4,0	0,4	3,6		
<i>Fortau i Wergelandsvei (Solvang)</i>	TK	3,6	3,6			
Kanalen som byrom						
<i>Kanalpromenade i tilknytning til Kulturhavna på Stensarmen</i>	TK	1,2	1,2			
<i>Kanalpromenade delstrekker</i>	TK	6,0		1,2	2,4	2,4
Lokalsentra rundt Tønsberg – gange-, sykkel- og kollektivtiltak						
<i>Sem – Sæheimsvei</i>	TK	2,4	2,4			
<i>Olsrød – Gauterødveien</i>	TK	6,0	1,2	4,8		
<i>Eik – Sildreveien</i>	TK	3,6	3,6			
<i>Vear – tverrforbindelser</i>	TK				2,4	
SUM			28,0	15,6	15,6	8,4

	Planlegging (forprosjekt, regulering og grunnerverv)
	Bygging

5.2.1 Programområdetiltak på kommunal vei

5.2.1.1 Tilrettelegging for gående og syklende langs hovedaksene – mindre tiltak

<p>Vestfoldgaten</p> <p><i>Om prosjektet:</i> Prosjektet strekker seg fra St. Olavsgate til Wilh. Wilhelmsens vei (280 m), samt sammenkobling mot Svend Foyns gate (30 m). Dette er en viktig akse mellom Kanalbrua og bysentrum, samt internt på Træleborg.</p> <p><i>Løsning:</i> Prosjektet skal gi et gjennomgående gange- og sykkeltilbud på et strekke hvor det i dag ikke er tilrettelagt for myke trafikanter.</p> <p>Løsningen innebærer at Vestfoldgaten reguleres til enveiskjørt gate, med sykling mot kjøreretning. På vestsiden av gaten etableres det fortau, og dagens parkeringsplasser opparbeides som langsgående parkering.</p> <p><i>Måloppnåelse:</i> Prioritert sykkelakse i vedtatt gatebruksplan. Strekket er viktig for barn til/fra Træleborg barnehage og barneskole, og Tønsberg svømmehall. Bidrar til bedre fremkommelighet, og trafikksikkerhet for myke trafikanter.</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Prosjektfakta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Type prosjekt</td> <td>Gange- og sykkel</td> </tr> <tr> <td>Lengde</td> <td>310 m</td> </tr> <tr> <td>Prosjekteier</td> <td>Tønsberg kommune</td> </tr> <tr> <td>Grovt kostnadsestimat</td> <td>4,8 mill. kr (2025)</td> </tr> <tr> <td>Prosjektstatus</td> <td>Uregulert, søknadspliktig etter pbl. Søknad sendt høsten 2025. Bygging 2026.</td> </tr> </tbody> </table>  <p>The map shows a street network in Træleborg. A red line indicates the project area, labeled 'Fase 1'. The area is bounded by St. Olavsgate to the north and Svend Foyns gate to the south. Landmarks like Gunnarsbø and Træleborg are labeled.</p>	Prosjektfakta		Type prosjekt	Gange- og sykkel	Lengde	310 m	Prosjekteier	Tønsberg kommune	Grovt kostnadsestimat	4,8 mill. kr (2025)	Prosjektstatus	Uregulert, søknadspliktig etter pbl. Søknad sendt høsten 2025. Bygging 2026.
Prosjektfakta													
Type prosjekt	Gange- og sykkel												
Lengde	310 m												
Prosjekteier	Tønsberg kommune												
Grovt kostnadsestimat	4,8 mill. kr (2025)												
Prosjektstatus	Uregulert, søknadspliktig etter pbl. Søknad sendt høsten 2025. Bygging 2026.												

5.2.1.2 Gang- og sykkelinfrastruktur i Tønsberg indre sentrum

Utvidelse av fortau i Storgaten ved Gunnarsbøparken

Om prosjektet:

Prosjektet strekker seg fra Svend Foyns gate mot skateparken (180 meter). Strekket er en viktig trase mellom Træleborg og Tønsberg sentrum, og for barn til/fra Træleborg barnehage og barneskole og Tønsberg svømmehall. Dagens fortau mot øst er smalt, og med ladeinfrastruktur, som gir redusert fremkommelighet for personer i rullestol eller med barnevogn.

Løsning:

Dagens smale fortau utvides, ved at parkeringsplasser med ladeinfrastruktur flyttes til vestsiden av gaten.

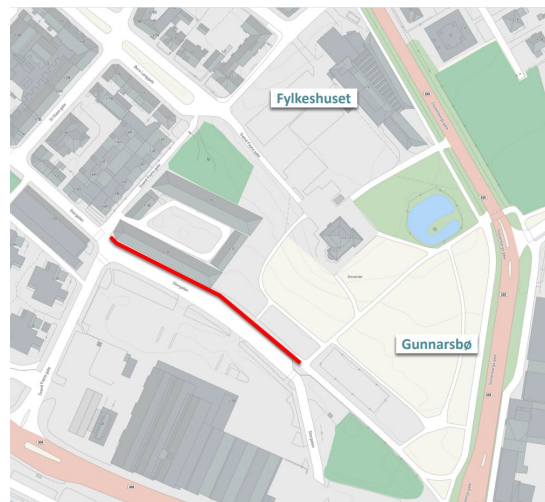
Flytting av parkeringsplasser og lading gjennomføres høsten 2025, samtidig som sykkeltraseen styrkes.

Måloppnåelse:

Prioritert sykkelakse i vedtatt gatebruksplan. Strekket er viktig for barn til/fra Træleborg barnehage og barneskole, og Tønsberg svømmehall. Bidrar til bedre fremkommelighet, og trafiksikkerhet for myke trafikanter.

Prosjektfakta

Type prosjekt	Gange
Lengde	180 meter
Prosjekteier	Tønsberg kommune
Kostnadsestimat	3,6 mill. kr (2025)
Prosjektstatus	Regulert, antas å ikke være søknadspiktig. Bygging 2026.



Storgaten som gågate (fra torget til Vektortorget)

Om prosjektet:

Storgaten har i mange år vært regulert til gågate, men utformet som kjørevei. Det har vært utfordringer med både kaotisk varelevering og bilkjøring på strekket. Det siste året har Tønsberg kommune testet ut løsninger for å rydde opp i gatemiljøet, før gaten skal bygges om til gågate.

Løsning:

Byggeprosjektet skal bidra til å tydeliggjøre gatens gågatefunksjon, bedre UU-tilrettelegging og at det avsettes eget areal til varelevering for å redusere konflikter mellom større kjøretøy og myke trafikanter.

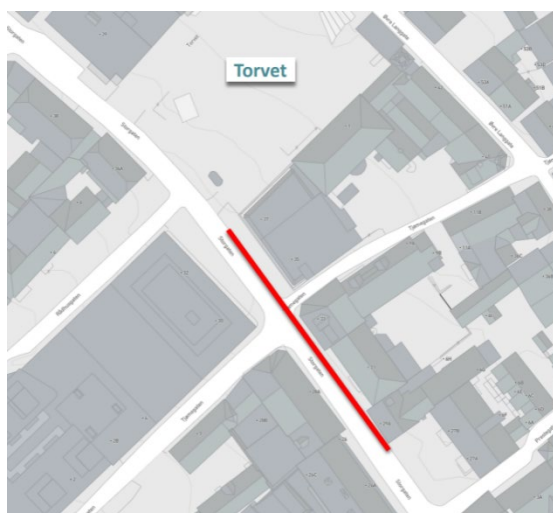
Delstrekket fra Prestegaten til Vektortorget gjennomføres i 2025. I 2026 gjennomføres strekket fra Vektortorget til torget.

Måloppnåelse:

Storgaten er en av byens viktigste gågater. Tiltaket vil bidra til bedre fremkommelighet for gående, og et mer attraktivt bymiljø.

Prosjektfakta

Type prosjekt	Gange
Lengde	700 m
Prosjekteier	Tønsberg kommune
Kostnadsestimat	6,0 mill. kr (2025)
Prosjektstatus	Byggesøknad sendes høsten 2025. Bygging i 2026.



Styrking av gangakser i bysentrum

Om prosjektet:

Det er behov for å gjøre tiltak for å styrke gåaksene mellom Møllegaten og torget, med særlig søkelys på attraktivitet, UU-standard og grønnstruktur. Forprosjekt gjennomføres i 2026, for å utforske og definere løsninger.

Løsning:

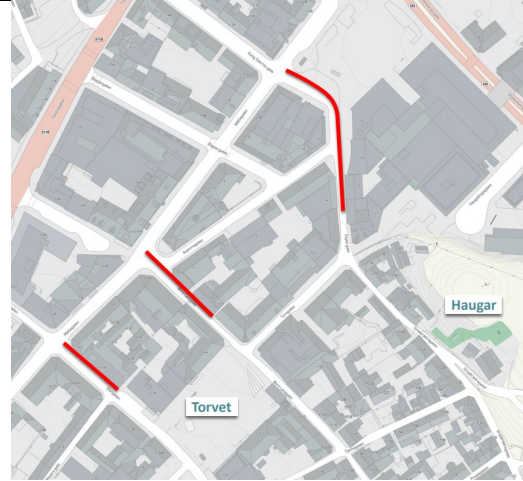
Det er ikke definert løsninger for disse gatene, og løsningsprinsipper utforskes gjennom forprosjektet.

Måloppnåelse:

Prosjektfakta

Type prosjekt	Gange
Lengde	Ca. 300 meter
Prosjekteier	Tønsberg kommune
Kostnadsestimat	10,8 mill. kr (2025)
Prosjektstatus	Planlegging 2026. Bygging 2027 – 2028.

Fayesgate, Øvre Langgate og Storgaten er viktige deler av byens gånett, definert i vedtatt gatebruksplan. Tiltaket skal legge grunnlag for å oppgradere og styrke fremkommelighet for gående, og gi et mer attraktivt bymiljø.



5.2.1.3 Gang og sykkelinfrastruktur i Tønsberg ytre sentrum

Fortau i Larvikgaten (Træleborg)

Om prosjektet:

Det er vedtatt trafikkplan for Træleborg (2023). Planen definerer et helhetlig gange- og sykkelnett, og trafikkregulering som skal bidra til redusert gjennomfartstrafikk. Larvikgaten er en sentrale akse gjennom Træleborg. Den mangler fortau på deler av strekket.

Løsning:

For å bygge fortau i Larvikgaten kreves det endring av vedtatt reguleringsplan. Det settes av ressurser til å gjennomføre dette i 2026.

Måloppnåelse:

Traseen er viktig gjennomgående gate på Træleborg, og særlig for barn til/fra Træleborg barnehage og barneskole. Bidrar til bedre fremkommelighet, og trafikksikkerhet for myke trafikanter.

Prosjektfakta	
Type prosjekt	Gange
Lengde	250 m
Prosjekteier	Tønsberg kommune
Kostnadsestimat	3,96 mill. kr (2025)
Prosjektstatus	Planlegging 2026, bygging 2027.



Fortau i Wergelands vei (Solvang)

Om prosjektet:

Det er vedtatt trafikkplan for Solvang (2025). Planen definerer et helhetlig gange- og sykkelnett, og trafikkregulering som skal bidra til redusert gjennomfartstrafikk. Wergelandsvei en sentrale trasegjennom Solvang, som det er behov for å oppgradere.

Løsning:

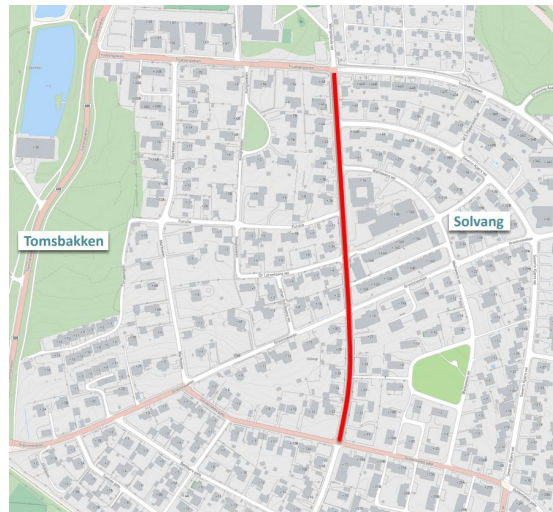
Oppgradere nåværende fortau etter gjeldene standard og krav i veinorm. Fortau skal heves med høyere vis på kanstein. 2,5 meter i bredde, 350 meter langt.

Måloppnåelse:

Traseen er viktig gjennomgående gate på Solvang, og særlig for barn til/fra Solvangkirken barnehage og Bybarneskole. Bidrar til bedre fremkommelighet, og trafiksikkerhet for myke trafikanter.

Prosjektfakta

Type prosjekt	Gange og sykkel
Lengde	250 m
Prosjekteier	Tønsberg kommune
Kostnadsestimat	3,6 mill. kr (2025)
Prosjektstatus	Bygging 2026



5.2.1.4 Kanalen som byrom

Kanalpromenade i tilknytning til Kulturhavna på Stensarmen

Om prosjektet:

Gjennom prosjektet Kanalen som byrom har Tønsberg kommune vedtatt at det skal etableres en kanalpromenade. Denne vil opparbeides trinnvis.

Løsning:

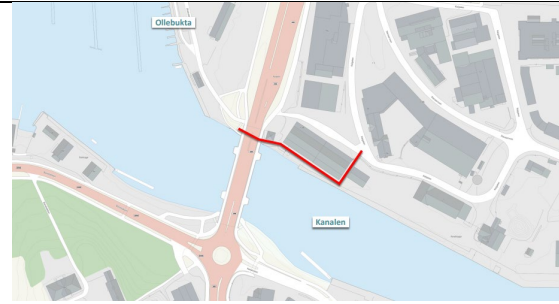
Fra Kanalbrua til Stenarmen etableres første del av promenaden forbi Kulturhavna.

Måloppnåelse:

Prosjektfakta

Type prosjekt	Gange
Lengde	Ca. 260 meter
Prosjekteier	Tønsberg kommune
Kostnadsestimat	1,2 mill. kr (2025)
Prosjektstatus	Bygging 2026

Tiltaket gir en ny trase for gående fra Kanalbrua ot Presterødkilen, og slik bedre fremkommelighet for gående, og et mer attraktivt bymiljø.



5.2.1.5 Lokalsentra rundt Tønsberg – gange, sykkel og kollektivtiltak

Sem – Sæhemsvei

Om prosjektet:

Tønsberg kommune jobber systematisk med å legge til rette for mer attraktive løsninger for gående og syklende i område- og lokalsentrene våre.

Løsning:

I 2026 prioriteres følgende tiltak for å utbedre traseer hvor det i dag ikke sammenhengende fortau eller gs-løsning:

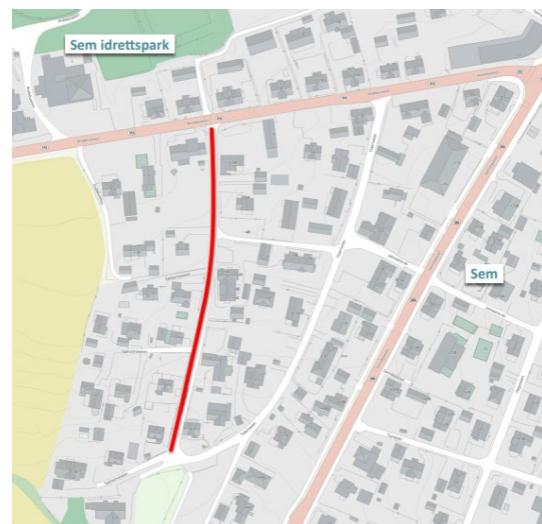
- Sem: Etablere løsning for myke trafikanter i Sæhemsvei (250 meter)

Måloppnåelse:

Tiltakene bidrar til bedre fremkommelighet og sikkerhet for gående og syklende.

Prosjekt fakta

Type prosjekt	Gange og sykkel
Lengde	250 meter
Prosjekteier	Tønsberg kommune
Kostnadsestimat	2,4 mill. kr (2025)
Prosjektstatus	Bygging 2026



Olsrød – Gauterødveien

Om prosjektet:

Tønsberg kommune jobber systematisk med å legge til rette for mer attraktive løsninger for gående og syklende i område- og lokalsentrene våre.

Løsning:

I 2026 prioriteres følgende tiltak for å utbedre traseer hvor det i dag ikke sammenhengende fortau eller gs-løsning:

- Olsrød: Regulere GS-vei på Gauterødveien mellom Belesvei og Ringshaugveien (230 meter)

Måloppnåelse:

Tiltaket bidrar til bedre fremkommelighet og sikkerhet for gående og syklende.

Prosjektfakta

Type prosjekt	Gange og sykkel
Lengde	230 meter
Prosjekteier	Tønsberg kommune
Kostnadsestimat	6,0 mill. kr (2025)
Prosjektstatus	Planlegging 2026, bygging 2027.



Eik – Sildreveien

Om prosjektet:

Tønsberg kommune jobber systematisk med å legge til rette for mer attraktive løsninger for gående og syklende i område- og lokalsentrene våre.

Løsning:

I 2026 prioriteres følgende tiltak for å utbedre traseer hvor det i dag ikke sammenhengende fortau eller gs-løsning:

- Eik: Bygge fortau i Sildreveien/Kongsløysveien (140 meter) frem til Eikveien

Prosjektfakta

Type prosjekt	Gange og sykkel
Lengde	140 meter
Prosjekteier	Tønsberg kommune
Kostnadsestimat	3,6 mill. kr (2025)
Prosjektstatus	Bygging 2026

Måloppnåelse:

Tiltakene bidrar til bedre fremkommelighet og sikkerhet for gående og syklende.



5.3 Færder kommune

Færder kommune har 7 prosjekter som skal bygges eller starte opp planlegging i perioden.

Det er utarbeidet egne prosjektark for de prosjektene som startes opp eller bygges i 2026.

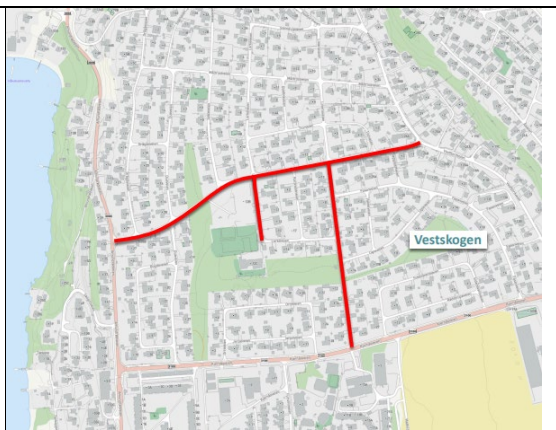
Programområdetiltak kommunal vei	Prosjekt-eier	Styrings-ramme	2026	2027	2028	2029
Gang- og sykkelinfrastruktur i Færder/Nøtterøy						
<i>Lerkeveien/Linerleveien/Fugleveien</i>	FK	24,0	24,0			
<i>Haugsveien</i>	FK	12,6	7,8	4,8		
<i>Steinklossveien</i>	FK	6,6		6,6		
<i>Breidablikkveien/Dukenveien</i>	FK	27,6				2,4
<i>Petterødveien</i>	FK	15,6	0,6	1,8	7,8	6,0
<i>Stalsbergveien</i>	FK	9,36		0,6	0,6	
<i>Øvre Fjellvei</i>	FK	10,08			0,6	0,6
SUM			35,4	13,8	9,0	9,0

5.3.1 Programområdetiltak på kommunal vei 2026

5.3.1.1 Gang- og sykkelinfrastruktur i Færder/Nøtterøy

Lerkeveien/Linerleveien/ Fugleveien Prosjektet omfatter bygging av gang og sykkelvei på hovedaksene i Vestskogen. Etableringen er en del av tilretteleggingen for myke trafikanter i forbindelse med utbyggingen av Vestskogen barnehage. I tillegg er Linerleveien en viktig skolevei for Labakken skole. Totalt etableres det ca. 1,1 km med gang og sykkelvei. Ingen av veiene har tilrettelegging for myke trafikanter i dag. <i>Måloppnåelse:</i>	Prosjektfakta	
	Type prosjekt	Gang- og sykkelvei
	Lengde	1 100 meter
	Vegeier	Færder kommune
	Styringsramme	24,0 mill. kr (2025)
	Prosjektstatus	Bygging i 2026 (foreligger vedtatt reguleringsplan).

- Det er mange myke trafikanter og høyt potensial for flere brukere.
- Bidrar til redusert persontransport med bil.
- Bidrar til økt framkommelighet og/eller økt attraktivitet for gående, syklende og kollektivreiser.
- Bidrar til et helhetlig, trafikksikkert og sammenhengende transportsystem (fjerne «missing links»).



Haugsveien

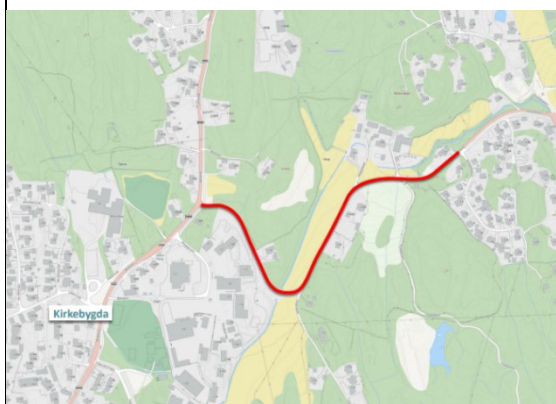
Bygging av ca. 700m gang og sykkelvei langs Haugsveien. Strekningen har ikke tilrettelegging for myke trafikanter i dag. Strekningen er viktig skolevei som i Færder kommunes trafikksikkerhetsplan er markert som Særlig farlig/vanskelig skolevei.

Måloppnåelse:

- Bidrar til redusert persontransport med bil.
- Bidrar til økt framkommelighet og/eller økt attraktivitet for gående, syklende og kollektivreiser.
- Bidrar til et helhetlig, trafikksikkert og sammenhengende transportsystem (fjerne «missing links»).

Prosjektfakta

Type prosjekt	Gang- og sykkelvei
Lengde	700 meter
Vegeier	Færder kommune
Styringsramme	12,6 mill. kr (2025)
Prosjektstatus	Bygging i 2026 og 2027. Foreligger vedtatt reguleringsplan.



Steinklossveien

Etablering av gang og sykkelvei mellom Breidablikkveien og Nesskogen idrettspark (NIF). NIF er et viktig møtepunkt for barn og unge i Færder. Steinklossveien er ikke tilrettelagt for myketrafikanter og etableringen av gang og sykkelvei er et viktig virkemiddel for at flere barn kan velge gange eller sykkel til fritidsaktiviteter.

Prosjektfakta

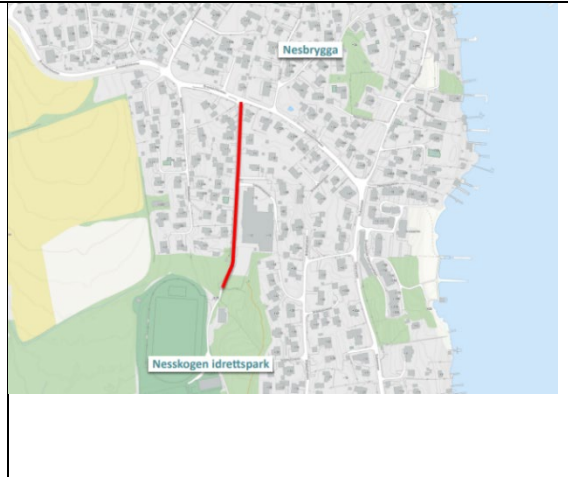
Type prosjekt	Gang- og sykkelvei
Lengde	250 meter
Vegeier	Færder kommune
Styringsramme	6,6 mill. kr (2025)
Prosjektstatus	Foreligger vedtatt reguleringsplan. Bygging 2027.

Reguleringsplan vedtatt i 2023.

Prosjektet delfinansieres med opparbeidelseskrav jfr. PBL kap. 18.

Måloppnåelse:

- Bidrar til redusert persontransport med bil.
- Bidrar til økt framkommelighet og/eller økt attraktivitet for gående, syklende og kollektivreiser.



Petterødveien

Regulering og etablering av gang og sykkelvei på Petterødveien mellom Berganveien og Hårkollveien. Strekningen mangler tilrettelegging for myketrafikanter i dag og er en «missing link» mellom eksisterende gs-veier.

Strekningen ligger i tilknytning til Oserød skole.

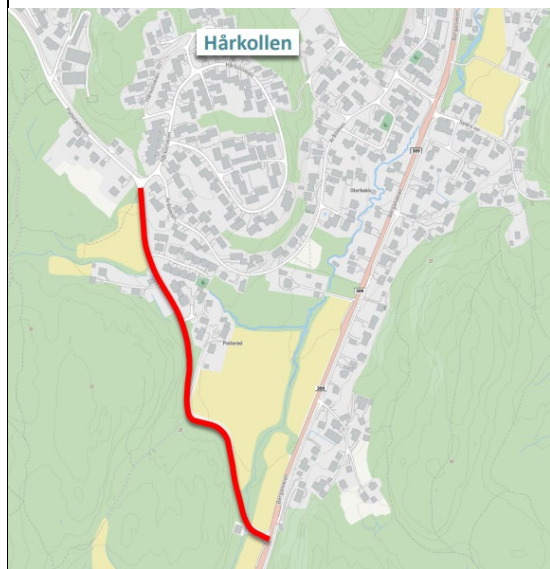
Oppstart regulering i 2026.

Måloppnåelse:

- Bidrar til redusert persontransport med bil.
- Bidrar til økt framkommelighet og/eller økt attraktivitet for gående, syklende og kollektivreiser.
- Bidrar til et helhetlig, trafiksikkert og sammenhengende transportsystem (fjerne «missing links»).

Prosjektfakta

Type prosjekt	Gang- og sykkelvei
Lengde	650 meter
Vegeier	Færder kommune
Styringsramme	15,6 mill. kr (2025)
Prosjektstatus	Regulering og bygging i 2026 – 2029





Bypakke Tønsberg-regionen
bypakketonsbergregionen.no

Postadresse: Postboks 2844, 3702 Skien

Besøksadresser: Svend Foynsgate 9, Tønsberg

Kontakt: 35 91 70 00 / bypakka@vtfk.no



Vestfold
FYLKESKOMMUNE



TØNSBERG
KOMMUNE
– der barn ler



FÆRDER
KOMMUNE
– med vind i seilene

