

Dagsorden

- 15/24 Valg av representanter for godkjenning protokoll
- 16/24 Godkjenning protokoll fra 14.03.2024
- 17/24 KS2-prosess
- 18/24 Ny fastlandsforbindelse (status klagesak, framdrift, grunnerverv, bemanning...)
- 19/24 Status øvrige prosjekter
- 20/24 Videre framdrift (prp., bomstasjoner, handlingsprogram)
- 21/24 Nettverk for bærekraftige regionbyer (NTP og statsbudsjett)
- 22/24 Tertialrapportering 2
- 23/24 Kommunikasjon
- 24/24 Eventuelt

15/24 VALG AV REPRESENTANTER PROTOKOLL

Forslag

- Færder kommune: Tom Mello
- Tønsberg kommune: Trude Viola Nordli

16/24 GODKJENNING PROTOKOLL 14.03.24

17/24 KS2-PROSESSEN

Ekstern kvalitetssikring KS2

- KVVU → KS1
- Prosjekt og finansiering → KS2
 - Kvalitetssikrer kostnader, organisering av prosjektet, kontraktsstrategi, finansieringsberegninger m.m.
- Fått aksept for felles KS2-prosess i juli 2023.
- Møte med SD: 10. april 2024.



Vestfold og Telemark fylkeskommune
Postboks 2844
3702 SKIEN

Deres ref
23/18598-1

Vår ref
20/478-

Dato
5. juli 2023

Forespørsel om gjennomføring av felles ekstern kvalitetssikring KS2 for Bypakke Tønsberg-regionen og ny fastlandsforbindelse

Samferdselsdepartementet viser til deres brev 12. april 2023.

Vestfold og Telemark fylkeskommune ber i brevet om at fylkeskommunen og staten gjennomfører en felles KS2 for Bypakke Tønsberg-regionen og ny fastlandsforbindelse. Fylkeskommunen viser til at reguleringsplan etter planen skal vedtas før sommeren 2023, og dernest kan det gjøres lokalpolitiske prinsippvedtak om bompenger. Av hensyn til fremdriften i arbeidet med fremlegg av bompengepakken for Stortinget mener fylkeskommunen at det er ønskelig med felles KS2.

Samferdselsdepartementet vil vise til Finansdepartementets Rundskriv om Statens prosjektmodell og krav til utredning, planlegging og kvalitetssikring av store investeringsprosjekter i staten.

Av rundskrivet fremgår det blant annet at det skal gjennomføres KS2 av finansieringsgrunnlag og underliggende forutsetninger ved bompengepakker, der pakkens totale omfang overskrider terskelverdien på 1 mrd. kr. Det fremgår videre at det for tiltak i slike pakker som enkeltvis eller i naturlig sammenheng har anslått kostnadsramme over terskelverdien, skal det i tillegg gjennomføres KS2 av styringsunderlag og kostnadsoverslag. Dette skal gjøres på det tidspunktet tiltakene er kommet tilstrekkelig langt i planleggingen. Videre er det lagt til grunn at det er fylkeskommunen selv som hovedregel vil være ansvarlig for å gjennomføre KS2 for sine tiltak, og dette må være gjennomført før staten kan starte KS2 av finansieringsopplegget inkl. inntektsiden i bompengepakkene.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikkisikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Bent E. Skogen
22 24 82 29

Ekstern kvalitetssikring (KS2)

- To parallelle løp
 - Kostnader ny fastlandsforbindelse
 - Bompengeberegninger
- Rollen til EKS
 - Skal «se oss i kortene»
 - Må forvente et kritisk blikk på det som er gjort
 - Vil komme med råd til den videre prosessen

Ekstern kvalitetssikring (KS2)

- Prosessen så langt:
 - Eksterne kvalitetssikrer (EKS): WSP og Ernest & Young (på FINs rammeavtale)
 - Oppstartsmøte med EKS hos SD i slutten av mai
 - Befaring i juni
 - Første notat med spørsmål i juli (u. off.)
 - Har fått mulighet til å svare på dette, oppklare misforståelser ++
 - Har også kjørt noen nye modellberegninger
 - EKS har bl.a. annet vært opptatt av:
 - Måloppnåelse
 - Porteføljestyling
 - Trafikkutvikling
 - Innsparingstiltak
 - Kontraktsstrategi og kontraktstyper
 - Usikkerhet- og usikkerhetsstyring
 - God dialog underveis

Ekstern kvalitetssikring (KS2)

- Datoer og kommunikasjon
 - 16. oktober: Administrativ møte i Samferdsesdepartementet
 - 31. oktober: Dato for ferdig rapport
 - NB! Priser i rapporten vil være i 2024-kroner og altså være annerledes enn det som ligger i vedtakene fra 2023.
 - Rapporten er offentlig, og det vil lages et opplegg for kommunisere ut funnene.

18/24 NY FASTLANDSFORBINDELSE

Tema

- Status klagebehandling reguleringsplan
- Grunnerverv
- Bemanning
- Framdrift

Klagebehandling

- Statsforvalteren ba om settestatsforvalter 28. juni 2024
- Agder ble raskt oppnevnt som settestatsforvalter
- Partene mottok brev om forventet saksbehandlingstid fra Statsforvalteren 18. juli 2024
 - Behandlingstid: ca. 4 måneder
- Mulig å forvente svar i løpet av november (?)
- KS2-prosessen går uavhengig av dette

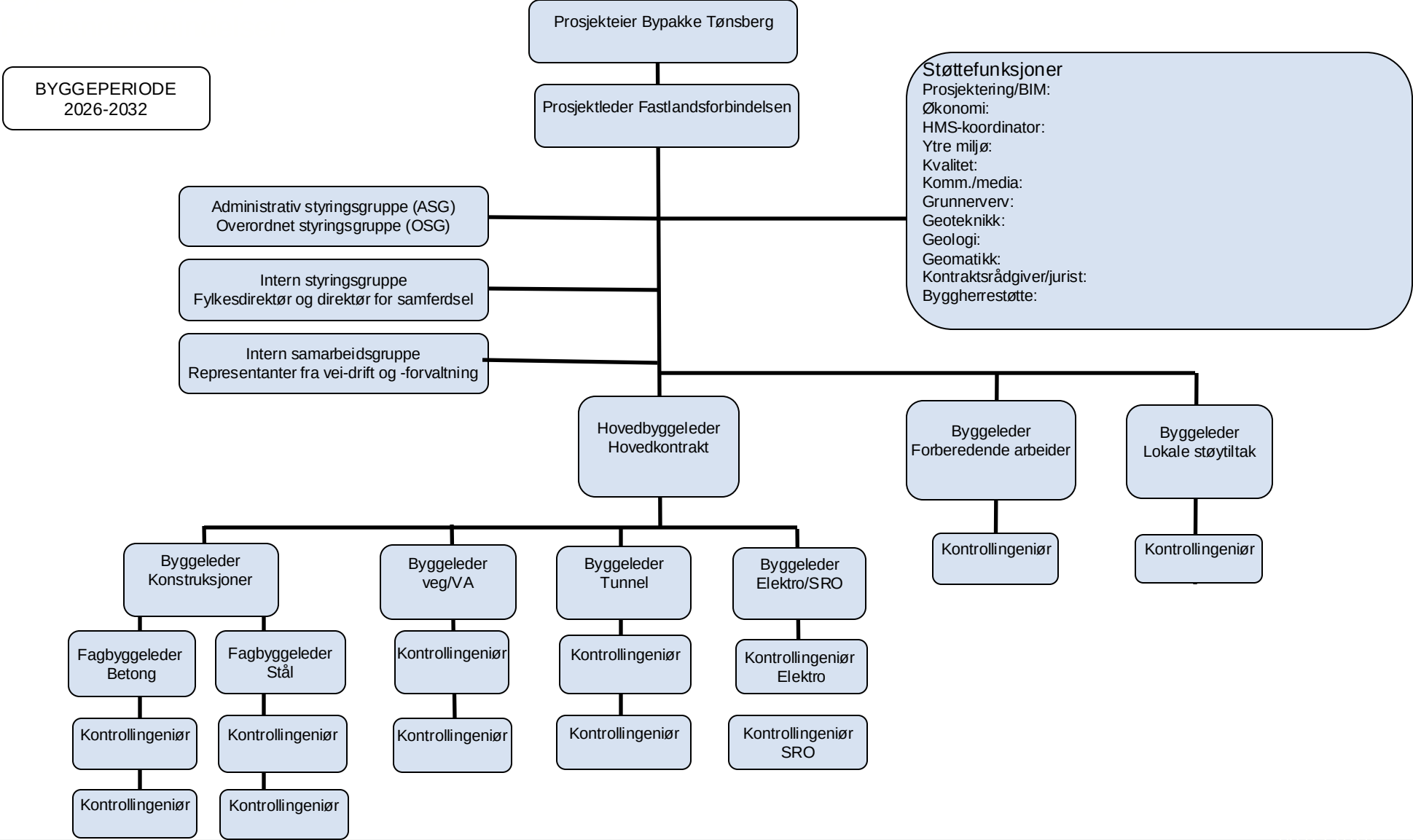
Grunnerverv

- Fylkestinget vedtok 60 mill. kr til forskuttering av midler til grunnerverv i april 2024. Forskutteringen ble godkjent i departementet før sommeren.
- Det er behov for å styrke kapasiteten på grunnervervsområdet i fylkeskommunen
 - To stillinger lyst ut før sommeren, hvorav 1 ble besatt (oppstart 15. november)
 - Den andre stillingen lyses ut på nytt neste uke
 - Det er lyst ut en rammeavtale for bistand grunnerverv – frist 11. oktober
- Det er stor interesse fra grunneiere om å komme i gang, men vi kommer dessverre ikke i gang så raskt som vi hadde håpet.
- Noen spesielle saker prioriteres likevel innen for de ressursene som er tilgjengelig.

Bemanning

- Viktig å ha en god prosjektorganisasjon på plass for best mulig gjennomføring av prosjektet.
- Har en del interne ressurser med mye erfaring fra store prosjekt som er tenkt over på fastlandsforbindelsen framover.
- Ressurser på grunnerverv er i prosess.
- Andre aktuelle utlysninger høst/vår:
 - Prosjektleder
 - Prosjektøkonom

BYGGEPERIODE
2026-2032



Forberedende arbeider

- Arkeologiske utgravinger
 - Planlagt utført sommer 2025
 - Pågår utarbeidelse av avtale med Kulturhistorisk museum ved Universitetet i Oslo.
- Driftsveier Smørberg: Må sørge for tilkomst til Lede for omlegging høyspent.
- Omlegging høyspent Smørberg
 - Lede sendte konsesjonssøknad for ny høyspentrase i bakken våren 2024 til NVE.
 - Utførelsen ute er rask gjort, men det er lang leveringstid for aktuelle kabler, så kontrakten med entreprenør ønskes inngått høsten 2025.
 - Lede styrer dette.
- Rive bygninger: Alle innløste bygg.
- Alt dette ferdigstilles før hovedkontrakt signeres, estimert sommer 2027.
- Vi har også vurdert egen entreprise for hogst, men mener det er gunstigere at hovedentreprenøren gjør dette.
- Brukonseptet for Færder bru avklares nå med Vegdirektoratet.

Lokale støytiltak

- Lokale støytiltak, som fasadeisolering og skjerming av uteplasser, ser vi for oss å utføre som egen entreprise.
- Utføres så tidlig som mulig, slik at tiltakene også virker i anleggsfasen.
- Prosjektering av tiltakene må avvendes til veien er ferdig prosjektert.
- Oppstart utførelse antas i 2030.

En hovedentreprise

- Ønskelig med en stor hovedentreprise for vei/bru/tunnel.
 - Dette vil være bedre tilpasset fylkeskommunens byggherreorganisasjon (mindre byggherreoppfølging)
 - Enklere anskaffelsesprosess med kun ett stort konkurransegrunnlag og en forhandlingsrunde, være best tilpasset kompleksiteten i prosjektet mtp. grensesnitt/koordinering, samme leverandør av utstyr som belysning, skilt, kummer, rekkverk (forenkler vedlikeholdet)
 - Gir enklere tilkomst til anleggsområdet
 - Gir stordriftsfordeler i form av utnyttelse av utstyr og personell
 - Gir bedre massehåndtering
- Vi mener markedet vil være mottakelig for dette, men vil undersøke dette nærmere før endelig beslutning og utlysning.
- Siden Rambergstunnelen og Færder bru ligger i samme anleggsområde virker det veldig ugunstig å skille disse elementene i to entrepriser. Dette gjelder både med tanke på tilkomst til anleggsområdene og grensesnitt/ansvar for fysisk arbeid.
 - Det vil derfor ikke være aktuelt med en egen bruentreprise. Eventuell fordel med at en egen bruentreprise for Færder bru kunne åpnet for flere tilbydere som er spesialisert på bru, og ikke på tunnel, faller med dette bort.

Totalentreprise med forhandlinger

- Totalentreprise gir større frihet til entreprenørene ved at de kan få mulighet for å tilby alternative utførelsesmetoder, som kan gi større lønnsomhet for prosjektet.
- Dette er et enkeltstående prosjekt som ikke har et sammenfallende vegnett som det bør tilpasses, så en står ganske fritt til løsningsvalg (innenfor reguleringsplanens begrensninger).
- Det ansees ikke å være veldig spesielle usikkerhetsmomenter i prosjektet, så entreprenørenes risikoer bør forholdsvis enkelt kunne estimeres av hver enkelt entreprenør.
- En får tidlig oversikt over totalkostnaden.
- Totalentrepriser har i utgangspunktet ikke regulerbare mengder (kun enkeltarbeid som hovedsakelig fjellsikring), så den usikkerheten faller bort for byggherren.
- Forhandlinger gir mulighet for å justere prosjektet, dersom første tilbud blir for dyrt.
- Det vil bli vurdert om utbygging av Semslinna skal medtas i hovedentreprisen når reguleringsplanen for dette er vedtatt. Store fordeler med massehåndtering ved dette. Hvis ikke vil vi nok sette krav til mellomlagring av steinmasser til bruk der. Strekningene må åpnes samtidig.

Massehåndtering

- Massehåndtering for overskuddsmasse vil antakelig overlates til entreprenøren.
- Det har vært møter med nærliggende pukkverk, så vi vet at det er muligheter i nærheten til mellomlagring og permanent lagring av all type overskuddsmasse.

Tid

- Det vil ta ca. ett år fra hovedkontrakt lyses ut til kontrakt signeres. Entreprenørene trenger lang tid til å regne på en så stor kontrakt, og det skal gjennomføres forhandlinger.
- Ønskelig å vente med utlysning til alt grunnervet er på plass, men vi har lagt opp til utlysning sommer 2026 (tidligst mulig).
 - Alle grunneieravtalene vil bli lagt ved konkurransegrunnlaget og påvirker det entreprenørene skal prise og gjøre.
 - Forutsetter at alt grunnervet er ferdig i løpet av 2026, da vil vi ha mulighet for å ta inn justeringer i grunnervet i forhandlingsrunden og før siste tilbud gis.
- Etter kontraktsignering må entreprenøren prosjektere det som skal bygges, noe som er estimert til 1 1/2 år for brua. Denne skal så godkjennes i vegdirektoratet, som tar ca. 1 år (kan ta lengre tid), vi har satt av hele 2029. Byggestart Færder bru i start 2030. Ferdigprosjekterte tunneler må gjennom sikkerhetsgodkjenning før byggestart, antatt byggestart tidlig 2029.
- Bygging av Færder bru vil være det tidskritiske i prosjektet.
 - Må ha 3 års byggetid for Færder bru.
- Trafikkpåsetting i slutten av 2032 (tidligst).

19/24 STATUS ØVRIGE PROSJEKTER

Tema

- Fv. 300 Semslinna
- Fv. 303 Hogsnesbakken
- Teie
- Brøtsø – Hvasser
- Gange, sykkel og kollektiv

Fv. 300 Semslinna



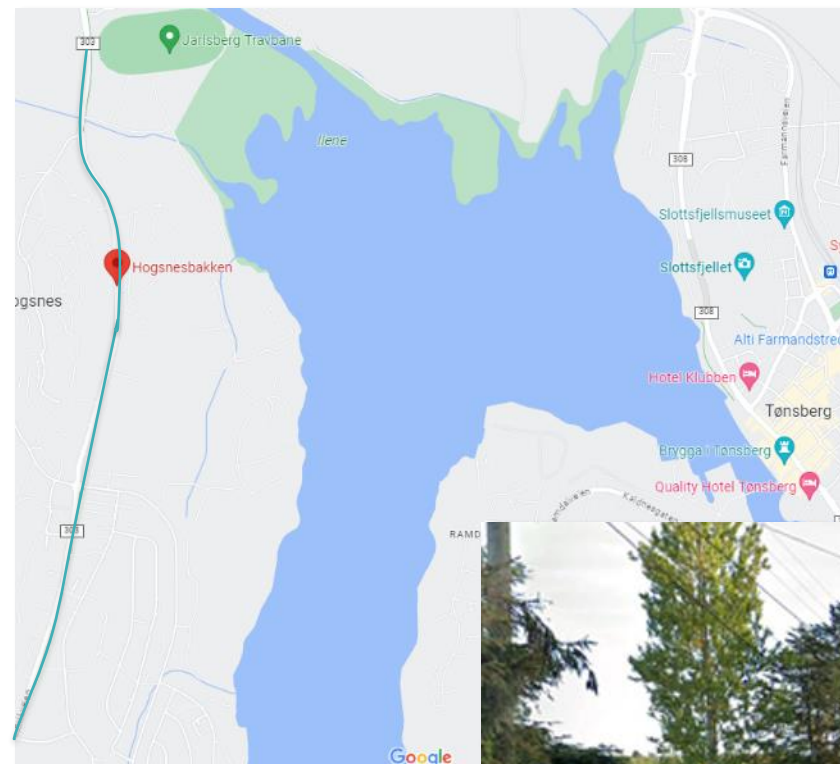
- Planinitativ behandlet i kommunen før sommeren.
- Arkeologiske undersøkelser gjennomført i august/september
- Kommunen ønsker å utvide planområdet ift. til behandlet planinitativ.
- Planlagt varsel om oppstart og åpent møte i oktober 2024.



Fv. 303 Hognesbakken



- Planinitativ behandlet i kommunen før sommeren
- Tidligere gjennomførte georadar-resultater skal tolkes.
- Varsel om oppstart og åpne møter planlagt i oktober 2024



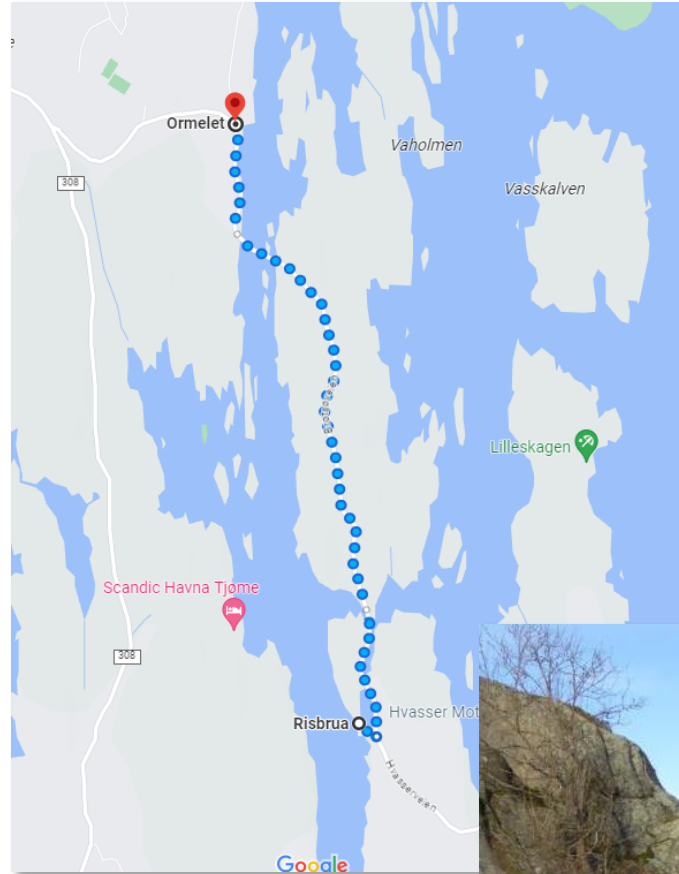
Status Teie

- Det pågår et arbeid med å fastlegge premisser og føringer for Teie sentrum
- Styringsverktøy for kommunen i behandling av senere planarbeid etter plan og bygningsloven
- Del 1 omhandler gatestruktur, del 2 bebyggelsesstruktur
- Premisser for gatestruktur (med avklaringer) vedtatt i juni 2024
- Arbeidet er i tråd med premissene lagt i gatebruksplanen for Teie fra 2019
- Arbeidet med å fastsette prinsipper med bebyggelsesstruktur og høyder er i gang



Gang- og sykkelvei fra Brøtsø til Hvasser

- Stort engasjement lokalt
- Lå inne midler til oppstart forprosjekt i 2024.
- Har ikke vært tilstrekkelig med ressurser til å starte opp dette.



Status gange, sykkel og kollektiv

- **Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv**
 - Behov for å ta opp dette arbeidet igjen.
 - Fylkeskommunen/bypakka vil lede prosessen.
 - Arbeidet som ble gjort med prosjektporteføljen, behandlet i september 2023, vil være et viktig grunnlag. Planen må forankres godt i begge kommunene, slik at planen blir et nyttig verktøy i kommunens arbeide med areal- og transportplanlegging.
- **Gatebruksplan for Tønsberg**
 - Det er behov for å oppdatere gatebruksplanen, slik at denne blir i tråd med Tønsberg kommunes mobilitetsplan, vedtatt i 2021. Tønsberg kommune vil lede arbeidet.
 - Fylkeskommunen/bypakka vil bistå med planressurser etter behov. Dato for oppstart av arbeidet er foreløpig ikke satt.



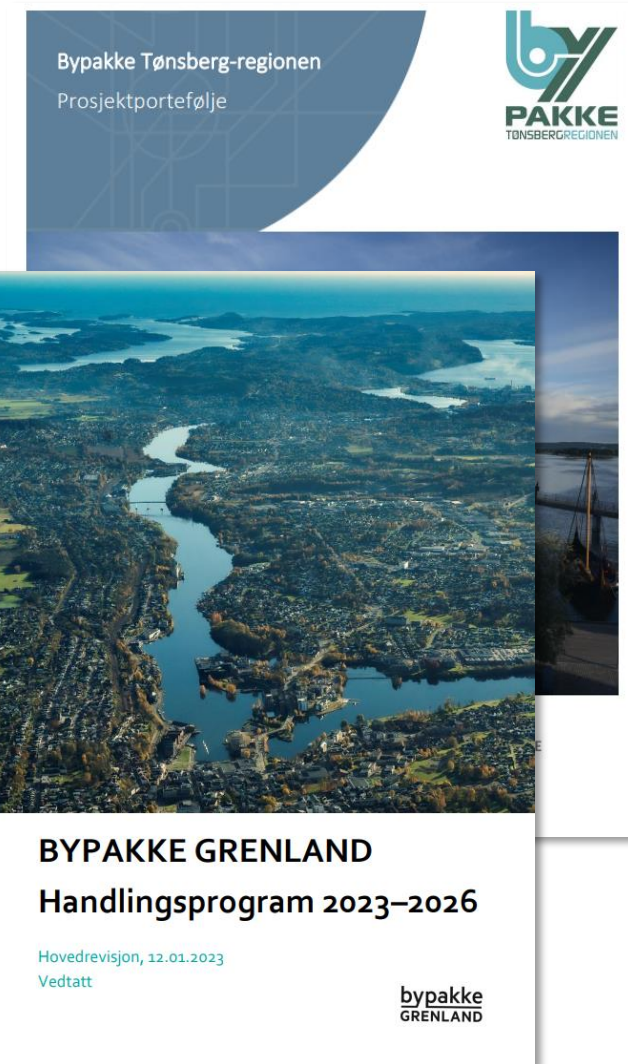
20/24 VIDERE PROSESS BYPAKKE

Hva skjer etter KS2?

- Stortingsproposisjon
 - Prosjektet lager forslag til proposisjon, som oversendes Vegdirektoratet for kvalitetssikring
 - Vegdirektoratet oversender proposisjon til Samferdselsdepartementet.
 - Proposisjon forelegges også for de andre departementene.
 - Saken legges fram for Stortinget
 - Målet er behandling før sommeren 2025
- Etablering av bomstasjoner
 - Må engasjere entreprenør for oppsetting etter vedtak i Stortinget (sommer/høst 2025)
 - Tidligst mulig igangsetting bompenger: senhøsten 2025 eller årsskiftet 2025/2026
- Utarbeidelse av handlingsprogram

Utarbeidelse av handlingsprogram

- Prosess
 - Det skal utarbeides fire-årige handlingsprogram, som rulleres årlig.
 - Handlingsprogrammene behandles i bypakkas styringsgruppe og vedtas hos alle partene (vårhalvåret)
- Innhold
 - Mål og indikatorer, inkl. status nullvekstmål (trafikktellepunkt 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)



21/24 NETTVERK FOR BÆREKRAFTIGE REGIONBYER

Nettverkets innspill til NTP 2025-2036

Nettverket for bærekraftige regionbyer ber om at regjeringen i sin behandling av Nasjonal transportplan 2025-2036:

- Opprettholder transportvirksomhetens forslag om en mer langsiktig og forutsigbar ordning, inkludert muligheten til å inngå 4-årige avtaler.
- Øker rammene for tilskuddsordningen til samme årlige nivå som i gjeldene NTP.
- Vurderer å innlemme gjensidig forpliktende arealplanlegging for alle tre forvaltningsnivå som et element i den nye tilskuddsordningen.

(Opprinnelig årlig nivå i gjeldende NTP: 150 mill. kr per år)

NTP 2025-2036: Videreføring av tilskuddsordning til fem byer utenfor ordningen med byvekstavgifter

- Regjeringen vil videreføre tilskuddsordningen for klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet i fem byområder som ikke er omfattet av byvekstavgiftene.
- Ordningen var i utgangspunktet avgrenset til fire år, men regjeringen prioriterer å videreføre tilskuddet i planperioden med 50 mill. kr i årlig gjennomsnitt.
- Ordningen er øremerket byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik).
- Bodø og Ålesund har oppfylt kriteriene for å få tilskudd og har blitt tildelt midler fra ordningen.
- Flere byer kan være aktuelle for tilskudd i planperioden hvis de oppfyller **kriteriene**, som bl.a. er knyttet til at byområdet må forplikte seg til å følge opp **nullvekstmålet** og ha en **bypakke som er behandlet i Stortinget**. Disse kriteriene legger til rette for at tilskuddet kan inngå som en integrert del av den øvrige klima-, miljø- og transportsatsingen i byområdene, slik at måloppnåelsen blir best mulig.
- 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

Oppsummering og veien videre



- 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

22/24 TERTIALRAPPORTERING 2

Delprosjekt	Totalt bevilgede planmidler v/garanti 2014-2020 (ekskl. mva)	Ny forskuttering VTFK 2022 (inkl. mva)	Totalt forbruk pr. 2014 - tom. 2023 (inkl. mva)	Budsjett 2024 (inkl. mva) (OSG 14. mars 2024)	Status T2 2024 (inkl. mva)	Prognose v/T2 2024 (inkl. mva)	Totalt forbruk pr. 310824 (inkl. mva.)
Bypakke Tønsberg-regionen - felles kostnader	4 132 371	1 000 000	5 656 547	1 500 000	820 729	1 500 000	6 477 276
A1 - Gatebruksplan for Tønsberg sentrum	6 639 190		6 007 181	200 000	0	50 000	6 007 181
A2 - Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme	94 389 922	15 000 000	120 226 417	3 000 000	3 166 798	3 500 000	123 393 215
A3 - Teie, Tjøme, Hogsnes			0				0
A3 - Teie	4 993 386	500 000	4 497 595	250 000	4 565	50 000	4 502 160
A3 - Hogsnes	1 000 000	8 000 000	172 783	2 500 000	341 390	700 000	514 173
A3 - Tjøme	0	1 500 000	0	250 000	0	50 000	0
A4 - Hovedaksene buss og sykkel	9 914 769	9 500 000	9 536 075	500 000	0	100 000	9 536 075
A5 - Økonomi, finansiering, bompenger	1 021 685	8 500 000	1 008 799	4 000 000	913 826	4 500 000	1 922 625
A6 - Semslinna		10 000 000	0	3 500 000	208 252		208 252
Udisponerte planmidler	1 908 677		0				0
SUM	124 000 000	54 000 000	147 105 397	15 700 000	5 455 560	10 450 000	152 352 705

Innstilling

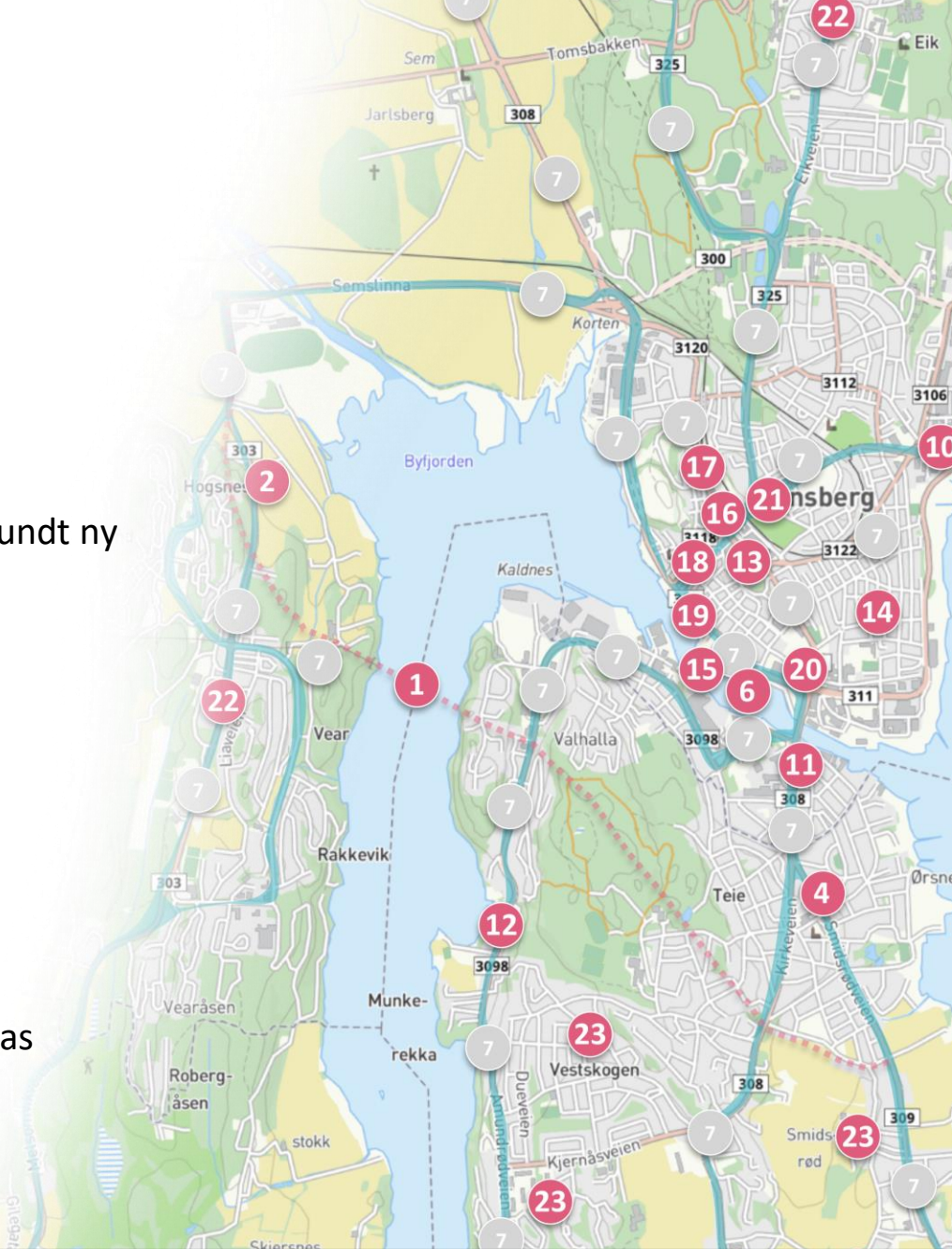
Innstilling

1. Overordnet styringsgruppe godkjenner forslag til budsjett for 2024.

23/24 KOMMUNIKASJON

Kommunikasjon – status og tiltak

- Kontinuerlig medieovervåkning rundt prosjektet.
- Mye debatt rundt Kanalbrua i sommer og høst. Dette påvirker også debatten rundt ny fastlandsforbindelse.
- Vi ser mye utålmodighet, mange vil starte byggingen nå.
- Løpende oppfølgingsarbeid og mediehåndteringen er tidvis ressurskrevende.
- Ved behov **svarer vi opp direkte** og rettleder til korrekt informasjon på bypakkas nettsider for å unngå misforståelser.



Kommunikasjon – status og tiltak

- **Nettsidene er flyttet** fra ekstern plattform til fylkeskommunens plattform.
Kvalitetssikring pågår. Prosjekthistorikk og dokumentsamling fra 2014 til 2024 er ivare tatt.
- **I tiden fremover** blir det viktig kommunisere bypakkas bredde, vise hva innbyggerne får igjen for bompengene.
- Trenger også å formidle hvorfor ting tar tid.
Reguleringsprosesser/klagefrister/klagebehandling/lenge siden lokale politiske vedtak, hvorfor har vi ikke begynt? Mye usynlig arbeid som skjer i administrasjonen.



Kommunikasjon – status og tiltak

- Fortsette arbeidet med **medie-database**: foto, video, tekster, infografikker.
- Kommunikasjon rundt **KS2-prosessen, grunnerverv** i tillegg til oppstart av delprosjektene **Hogsnesbakken og Semslinna** blir viktig fram mot jul og over nyttår.
- Kommunikationsberedskap rundt **stortingsvedtak i 2025 og planlegging av bomstasjoner**.
- Kommunikasjon bidrar også i **grunneiermøter** og tilrettelegger for masseutsendelser og innbyggermøter.



24/24 EVENTUELT

Spørsmål om luftetårn

- *«Luftetårnet ei Teieskauen er mye debattert i Færder. Hvilke alternativ er vurdert, hva er disse prissatt til og hva er årsaken til at alternativene ikke er valgt?»*

Hvorfor bruk av luftetårn?

- Det er svevestøv (PM10) som er hovedutfordringen.
- Alternativene er svært begrenset – det finnes ikke gode metoder for å rense tunnelluft.
- Det er i planen lagt inn et luftetårn omtrent på midten av Teietunnelen.
- Luftetårn bygges for å redusere utslipp ved tunnelportalene, spesielt for å skjerme de boligene som ligger i nærheten av tunnelportalene.
- Luftetårn plassert over midten av tunnelen sørger for at 50% av forurensingen blir ført ut av luftetårnet og fortynnet i høyere luftlag. Dette medfører at forurensingen ved tunnelmunningene reduseres til det halve.
 - Uten luftetårn: 2 boliger i rød sone og 12 i gul sone
 - Med luftetårn: 1 bolig i gul sone
- Beregningene viser at det ikke er luftforurensing over grenseverdi på bakkenivå rundt luftetårnet.

Alternativer som er vurdert

Ingen luftetårn

Konsekvenser:

- Flere boliger utenfor tunnelmunningene på begge sider av tunnelen er innenfor rød og gul forurensingssone.
- Ingen bygging av luftetårn i Teieskogen eller andre steder

Luftetårn nær en av tunnelmunningene (ca. 40 m)

Konsekvenser:

- Boligene nær luftetårnet får god effekt av luftetårnet, mens det har tilnærmet ingen påvirkning utenfor den andre tunnelmunningen. Ca. 40 % av forurensing fjernes via luftetårnet.
- Luftetårnet står nærmere bebyggelsen, og er mer synlig

Luftetårn ved begge tunnelmunninger

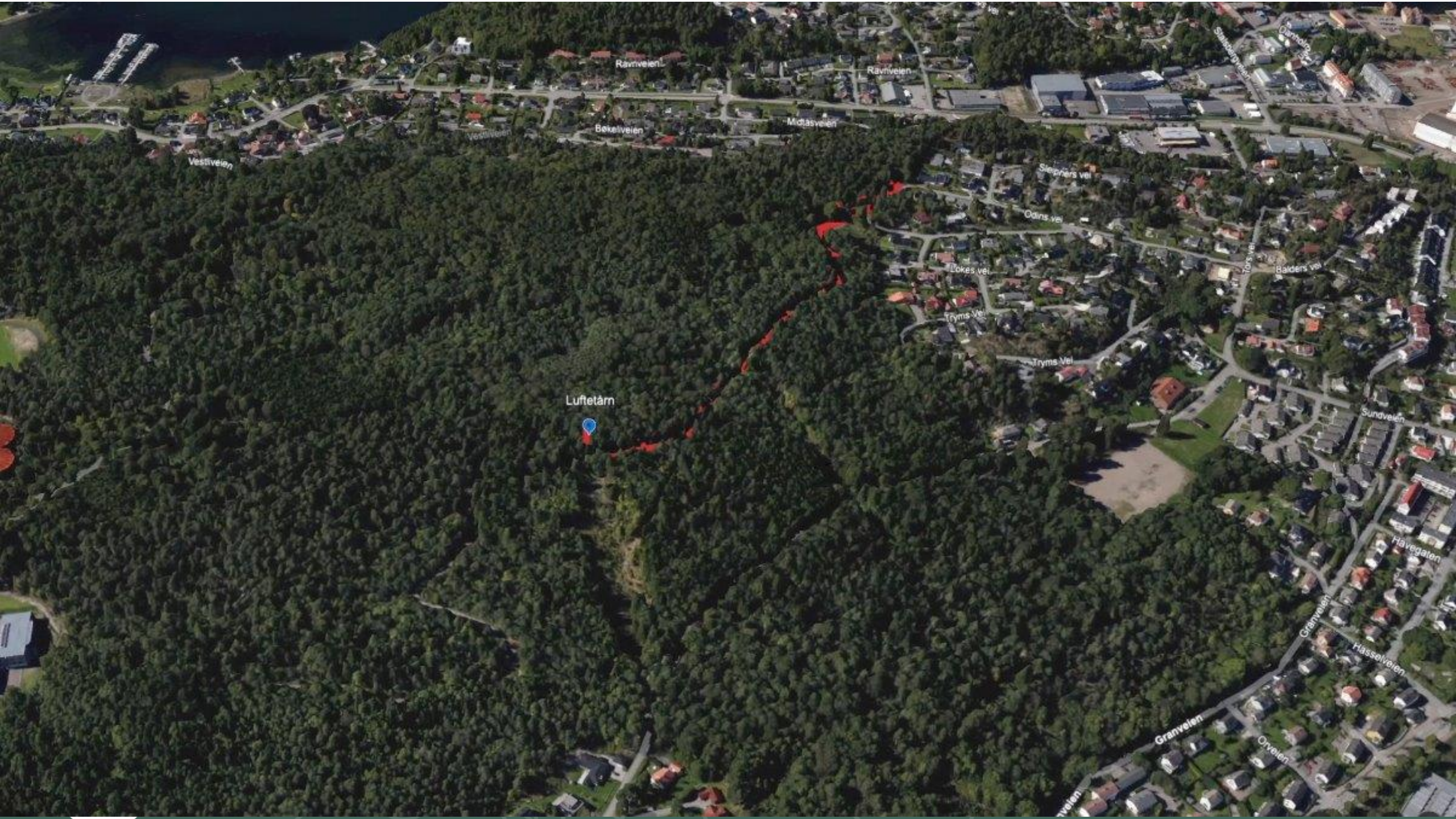
- Ikke vurdert pga. dobbel kostnad for bygging, i tillegg til at effekten av ett luftetårn midt over tunnelen anses som tilfredsstillende.

Mer informasjon om lufttårnet

- Et 20 m høyt luftetårn sender forurenset luft ut i en høyde hvor det skjer en mye større fortynning og spredning av forurensing enn ved bakkenivå.
- Tårnet er plassert på et ganske flatt område med storvokst skog rundt, -dvs. godt skjermet fra omgivelsene.
- Anleggsatkomst går via eksisterende skogsvei, slik at det ikke blir bygget ny vei i Teieskogen. Anleggsveien kan bli noe utvidet og forsterket i byggeperioden, men tilbakeføres etter anleggsperioden.
- Tårnet skal utformes slik at det fremstår mest mulig diskret i skogsmiljøet.
- Reguleringsbestemmelse: «(...) Det skal legges vekt på estetiske kvaliteter og tas landskapsmessige hensyn ved utforming av tårnet. Luftetårnet skal ha trefasade. Fargevalg skal tilpasses tårnets omgivelser.



Figur 5-18 Eksempel på luftetårn, fra Bragernestunnelen i Drammen (Kilde: Statens vegvesen)





Avlastning av Tønsberg sentrum og Teie, og bedre tilrettelegging for miljøvennlig transport i sentrum



Tilrettelegging for gange, sykkel og kollektiv på hovedaksene inn mot sentrum



Viktige lokale prosjekter: oppgradering av Teie, gang- og sykkelvei på Tjøme, utbedring av Hogsnesbakken og bedre tilknytning til E18