



Bypakke Tønsberg-regionen

OSG 8. april 2025

Dagsorden

- 01/25 Valg av representanter for godkjenning av referat
- 02/25 Godkjenning av protokoll fra xxx
- 03/25 Årsrapportering 2024
- 04/25 Status stortingsproposisjon
- 05/25 Status delprosjekter
- 06/25 Utarbeidelse handlingsprogram
- 07/25 Budsjett 2025
- 08/25 Invitasjon fra Statens vegvesen til å søke om tilskuddsmidler
- 09/25 Kommunikasjon
- 10/25 Eventuelt

01/25 VALG AV REPRESENTANTER FOR GODKJENNING AV PROTOKOLL

Forslag

- xx, Færder kommune
- xx, Tønsberg kommune

02/25 GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA 19.11.2024

03/25 ÅRSRAPPORTERING 2024

Bypakke Tønsberg-regionen – rapportering pr. 31.12.2024

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)	Prognose v/T2 2024 (inkl. mva)	Regnskap 31.12.2024	Totalt forbruk pr. 2014-31.12.2024 (inkl. mva.)
Bypakke Tønsberg-regionen - felles kostnader	4 132 371	1 000 000	5 656 547	1 500 000	1 500 000	1 601 232	7 257 779
A1 - Gatebruksplan for Tønsberg sentrum	6 639 190		6 007 181	200 000	50 000	2 378	6 009 559
A2 - Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme	94 389 922	15 000 000	120 226 417	3 000 000	3 500 000	4 721 340	124 947 757
A3 - Teie, Tjøme, Hogsnes			0				0
A3 - Teie	4 993 386	500 000	4 497 595	250 000	50 000	4 565	4 502 160
A3 - Hogsnes	1 000 000	8 000 000	172 783	2 500 000	700 000	707 450	880 233
A3 - Tjøme	0	1 500 000	0	250 000	50 000	0	0
A4 - Hovedaksene buss og sykkel	9 914 769	9 500 000	9 536 075	500 000	100 000	0	9 536 075
A5 - Økonomi, finansiering, bompenger	1 021 685	8 500 000	1 008 799	4 000 000	4 500 000	4 908 460	5 917 259
A6 - Semslinna		10 000 000	0	3 500 000	2 000 000	888 350	888 350
Udisponerte planmidler	1 908 677		0				0
SUM	124 000 000	54 000 000	147 105 397	15 700 000	12 450 000	12 833 775	159 050 822

Innstiling

1. Årsrapporten for 2024 tas til orientering.

04/25 STATUS STORTINGSPROPOSISJON

Status

- Ser nå svært lovende ut for behandling i juni
 - Har fått spørsmål om kilder på kart og kart i format som egner seg til trykking
 - Signaler om at det jobbes med regjerings-notat (r-notat)
- Det er gjort noen endringer ift. lokalt forslag til proposisjon
- I proposisjonen er kostnader og takster justert til 2025-nivå. I tidligere utkast til proposisjonar det benyttet en prognose for 2024 på 4,6%. Nå foreligger endelig tall for 2024, og faktisk prisvekst var på 2,5%. Det er videre benyttet en prognose for 2025 på 4,5%. Denne prognosen besluttet nasjonalt.
- Justert prisnivå gir en pakke på 7 252 mill. 2025-kroner, hvorav ny fastlandsforbindelse utgjør 5 221 mill. kr.
- Oppdatere takster, justert i tråd med KS2-anbefaling og 2025-prisnivå, blir som følger:
 - Grunntakst: 21,20 kr
 - Med 20% brikkerabatt: 16,96 kr (det antas at over 90% vil ha brikke)
 - Nullutslipp: 11,87 kr

05/25 STATUS DELPROSJEKTER

Delprosjekter

- Ny fastlandsforbindelse
- Fv. 300 Semslinna
- Fv. 303 Hogsnesbakken
- Teie (v/Færder)
- Gange, sykkel og kollektiv
 - Områderegulering Knutepunkt Tønsberg (v/Tønsberg kommune)
- Brøtsø – Hvasser
- Etablering av bomstasjoner

06/25 UTARBEIDELSE HANDLINGSPROGRAM

Handlingsprogram

- Rammer for HP 2026–2029
- Eksempler fra andre byområder
- Framdrift

Prosjektportefølje

Prosjekt	Kostnad mill. kr (2025-kr inkl. mva)
Ny fastlandsforbindelse (inkl. gjennomgående rømningstunnel)	5 221
Gange, sykkel og kollektivtiltak, inklusive kommunale egenandelsprosjekter	859
Fv. 303 Hogsnesbakken	227
Teie	151
Tjøme, Fv. 380 gang- og sykkelvei Brøtsø - Hvasser	88
Fv. 300 Semslinna (utvidelse fram til E18)	303
Kryssing av kanalen (kompenserende tiltak)	151
Forskutterte planmidler	224
Etablering av bomstasjoner	28
Sum	7 252

Sentrale punkt i «Prosjektportefølje» (1)

Prosjektporteføljer i bypakker er underlagt porteføljestyring. Alle bypakker vil ha en viss grad av usikkerhet knyttet til tiltak og resultater. Prosjekter kan få økte kostnader og forsinket framdrift, og vegtrafikken kan reduseres mer enn forutsatt med det resultat at bompengeneinntektene blir lavere. Denne usikkerheten håndteres gjennom årlig rullering av fireårige handlingsprogrammer. Det gir et oppdatert beslutningsgrunnlag hvert år og mulighet til å korrigere kursen ved behov.

Handlingsprogrammene utarbeides av samarbeidspartene i bypakka, og det legges fram en felles sak til politisk behandling. Det er behov for felles vedtak i alle kommunene og fylkestinget. Handlingsprogrammet vil redegjøre for organisering, mål og resultatstyring, system for porteføljestyring, økonomiske rammer og forslag til prioriterte investeringsprosjekter i perioden.

Det første handlingsprogrammet vil utarbeides parallelt med at saken behandles i Stortinget, og legges fram for politisk behandling så snart stortingsproposisjonen er vedtatt.

Sentrale punkt i «Prosjektportefølje» (2)

Bypakke Tønsberg-regionen porteføljestyres gjennom utarbeidelse av og rullering av handlingsprogram. Dette skal bidra til at samlet ressursinnsats, prioritering av tiltak som gir best mulig måloppnåelse, samt sikre god framdrift for planlegging og gjennomføring av prosjekter.

Prioriteringen av prosjekter gjøres i henhold til kriterier og indikatorer for måloppnåelse. Det foreligger per i dag ikke et ferdig indikatorsett for oppfølging. Dette bør derfor utvikles og være en del av det første handlingsprogrammet som legges fram for politisk behandling.

Sentrale punkt i «Prosjektportefølje» (3)

I tillegg bør følgende faktorer knyttet til gjennomføringsrekkefølge legges til grunn ved rullering:

- Disponible midler
- Planstatus og kapasitet for planlegging og gjennomføring.
- Trafikkavvikling og fremkommelighet i byggefasen
- Sammenheng og synergi mellom prosjekter i forhold til mål oppnåelse og gjennomføringsrekkefølge.

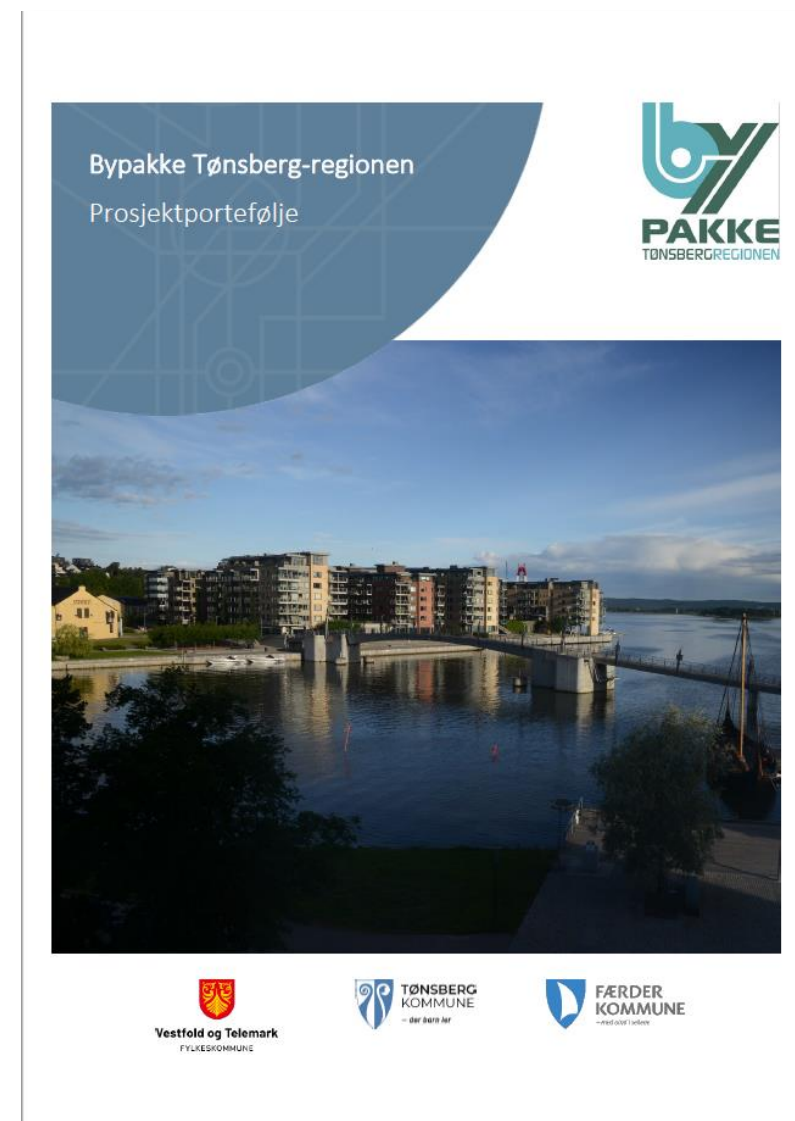
Sentrale punkt i «Prosjektportefølje» (4)

Det legges vekt på å ha god løpende kontroll av økonomi, fremdrift og eventuelle avvik i prosjektene. Muligheter for kostnadsreduksjoner i enkeltprosjekter vurderes opp mot redusert måloppnåelse for enkeltprosjekter i forhold til disponible midler og total måloppnåelse i bypakka.

Prosjektene som til nå er foreslått er vurdert ut fra tilgjengelig kunnskap og utredninger. I den videre prosessen må det gjøres ytterligere vurderinger og avklaring av rammene for prosjektene. I tillegg legges det opp til at justeringer kan gjøres av politisk styringsgruppe innenfor rammene vedtatt i handlingsprogrammene.

Gjennomføringen av bypakka vil gi høy aktivitet i planlegging og bygging. For å holde god framdrift vil det være behov for å prioritere ressurser til oppfølging av dette arbeidet hos alle samarbeidspartene

Prosjekt	2024-kr
Teie	147
Tjøme, Fv. 380 gang- og sykkelvei Brøtsø - Hvasser	86
Kryssing av kanalen (kompenserende tiltak)	147
Sum	0
Tilrettelegging for gående og syklende langs hovedaksene	32
Tilrettelegging for kollektiv langs hovedaksene	32
Trafikksikkerhetstiltak som følge av eventuelle trafikklekkasjer	5
Tiltak for gående, syklende og kollektivtrafikk fra Sykehusbakken til Presterødbakken	75
Nøtterøyveien	86
Fv. 428 Amundrødveien og Munkerekkeveien	27
Gang- og sykkelinfrastruktur i Tønsberg indre sentrum	181
Gang- og sykkelinfrastruktur i Tønsberg ytre sentrum	13
Kanalen som byrom	16
Sykkeltilrettelegging i Jernbanegaten	11
Gateterminal for buss ved Tønsberg jernbanestasjon	54
Oppgradering av Tollbodgaten	5
Miljøgate i Nedre Langgate	54
Kollektivprioritering, Mammutkrysset	22
Bedre tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange i Halvdan Wilhelmsens allé	12
Lokalsentra rundt Tønsberg – gange-, sykkel- og kollektivtiltak	43
Gang- og sykkelinfrastruktur i Færder/Nøtterøy	139
Gange- og sykkeltiltak i Tjøme sentrum og nærliggende områder	22
Ole IV Ferje og ferjeleier - Ny elektrisk ferje og ladeinfrastruktur	11
Sum	1 219



Grenland (1)

5.9 Vurdering av prosjektenes bidrag til måloppnåelse

Det enkelte prosjekts bidrag til måloppnåelse i bypakka er det viktigste kriteriet som skal legges til grunn for oppbygging av prosjektporteføljen. En slik vurdering er gjennomført for alle prosjekter der bygging ikke er startet opp. Selv om underskuddet i porteføljen primært krever kutt, bør det også være rom for å vurdere nye prosjekter i hovedrevisjonen hvert fjerde år.

Bypakkas mål legges til grunn

Vurdering av prosjektene har tatt utgangspunkt i bypakkas vedtatte hovedmål. Alle prosjekters bidrag til måloppnåelse er vurdert.

Se for øvrig kap. 3 Mål og virkemidler.



Grenland (2)

Vurdering av gjenværende og nye prosjekters bidrag til bypakkas mål

Følgende kriterier legges til grunn for utvalgelse og prioritering av investeringsprosjekter:

1. *Berører store reisestrømmer og en stor andel av befolkningen.*
2. *Bidrar til redusert persontransport med bil.*
3. *Bidrar til en attraktiv by og mer konsentrert arealutvikling.*
4. *Bidrar til kortere reisetid og/eller økt attraktivitet for gående, syklende og kollektivreisende.*
5. *Bidrar til bedre vilkår for næringstransporten.*
6. *Bidrar til et helhetlig, trafiksikkert og sammenhengende transportsystem.*

Øvrige kriterier for prioritering av prosjekter

I tillegg til prosjektenes bidrag til måloppnåelse vil følgende påvirke prosjektenes prioritet:

1. Fordelingen av investeringer mellom kommunene skal være omtrent den samme som ved oppstart av bypakkas fase 1 i oktober 2015.
2. Trafikkavvikling og fremkommelighet i byggefasen skal hensyntas. Det skal gjennomføres mange prosjekter innenfor et begrenset område de neste fem årene. Det kan føre til store fremkommelighetsutfordringer. Rekkefølgen i gjennomføring av prosjekter gjøres slik at disse ikke blir urimelig store. Det vil bli lagt spesiell vekt på fremkommelighet, forutsigbarhet og trafiksikkerhet for alle trafikanter i byggeperiodene.
3. Prosjekter som bidrar til bedre sammenheng/synergi i porteføljen kan gis prioritet fordi de bidrar til økt måloppnåelse.

Metodiske begrensninger

Metoden som er brukt har begrensninger som gjør at karaktergivningen ikke alene bør legges til grunn for prioritering av prosjekter. Oppsummert har metoden bl.a. følgende begrensninger:

- Vurderinger er basert på faglig skjønn i tillegg til objektive parametere.
- Helhetlig nytte-/kostnadsanalyse inngår ikke.
- Prosjektets økonomiske ramme er en viktig vurderingsparameter som ikke inngår, og som må vurderes skjønnsmessig i tillegg.
- Tiltakenes effekt på folkehelse inngår ikke i vurderingen, f.eks. om et tiltak bidrar til økt fysisk aktivitet i befolkningen, bedre trafiksikkerhet eller bedre luftkvalitet.
- Metoden beskriver ikke effekter av prosjektet på utsiden av prosjektområdet. Nye vegprosjekter kan f.eks. bidra til å lede ny biltrafikk inn i et område som ikke er dimensjonert for det. Det vil gi en uønsket belastning for befolkningen i området og utløse ytterligere investeringsbehov.
- Kriteriene er ikke vektet innbyrdes. Alle kriterier er gitt samme verdi selv om dette i noen tilfeller ikke er riktig.

Nedre Glomma

Mål:

Nullvekstmålet og nullvisjonen

- Andelen kollektivreiser i Nedre Glomma skal øke
- Andelen syklistar skal øke
- Utslippet fra veitrafikken skal reduseres
- Utvikle gode knutepunkter for bytte mellom transportmidler
- Bedre fremkommelighet for kollektiv- og næringstransport

I Bypakke Nedre Glomma legges det opp til styring i det enkelte prosjekt, og prosjektporteføljen som helhet. Hva betyr det?

Når vi skal vurdere eventuelle endringer i det enkelte prosjekt, eller mellom prosjekter, skal det prioriteres slik:

- Måloppnåelse
- Økonomi
- Fremdrift
- Kapasitet
- Geografi

Tiltak skal prioriteres etter en helhetlig vurdering basert på måloppnåelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet til planlegging og gjennomføring. Det skal gjennomføres tiltak i både Sarpsborg og Fredrikstad kommuner. For å sikre at utbygging av areal og transportinfrastruktur blir samordnet i tid, vil arealutvikling være en del av grunnlaget for porteføljestylingen.

Generelt for alle tiltak gjelder at de:

- skal bidra til å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken
- skal være i samsvar med felles arealstrategier og overordnede planer
- skal bygge opp under effektene av bompengeprosjektene i Bypakke Nedre Glomma

Hva ligger av føringer i de lokalpolitiske vedtakene?

- Politiske saker behandlet i Færder og Tønsberg 6. september 2023, og i Vestfold fylkeskommune 26. september 2023.

Faglig grunnlag for
lokalpolitisk behandling av
Bypakke Tønsberg-
regionen



Faglig grunnlag
22.08.23

Bypakke Tønsberg-regionen
Prosjektportefølje



Sentrale punkt i «Faglig grunnlag»

- Investeringsprofil (neste side)
- Fordelingen av prosjektene over 15 årsperioden skal ivareta flere hensyn:
 - Kapasiteten hos prosjekteierne til planlegging.
 - Kapasiteten i entreprenørmarkedet til gjennomføring, uten at kostnader drives opp.
 - Inntektene kommer gjennom hele perioden.
 - Økte projektkostnader tidlig i perioden, gir ekstra finanskostnader som må dekkes inn av økte takster.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	Sum
Ny fastlandsforbindelse	220	220	266	551	881	1 211	1 101	551	220								5 221
Gange/sykkel/kollektiv, samt kompenserende tiltak		22	22	22	33	33	55	55	88	89	83	55	55	55	40		707
Kommunepakke Færder		8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	115
KommunepakkeTønsberg		12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	187
Hogsnesbakken (Fv. 303)										7	55	111	55				227
Teie (diverse tiltak)							6	24	66	55							151
Tjøme (GS-vei Brøtsø - Hvasser)													6	11	39	33	88
Utvidelse fram til E18 (fv. 300 Semslinna)				6	22	111	111	55									304
Forskutterte planmidler (124+54 + inntill 26 mill. kroner i renter og adm. kostnader)	224																224
Etablering av bomstasjoner m.m. (7-8 bomstasjoner med toveisinnkreving)	28																28
Sum	472	262	308	599	956	1 375	1 292	705	394	170	158	186	136	86	98	53	7 252

Framdrift

- Viktig å finne tiltak/prosjekter som kan gjennomføres raskt, og som treffer mange brukere
- Bør ha både plan- og byggeprosjekter
- Mål om foreløpig utkast klart for styringsgruppa før sommeren
- Vedtak hos partene etter sommeren (først etter at Stortinget har behandlet proposisjon)

07/25 BUDSJETT 2025

Delprosjekt	Budsjett 2025
Bypakke Tønsberg-regionen - felles kostnader	1 600 000
A1 - Gatebruksplan for Tønsberg sentrum	200 000
A2 - Ny fastlandsforbindelse fra Færder	3 500 000
A3 - Teie	1 500 000
A3 - Hogsnes	2 500 000
A3 – Brøtsø - Hvasser	300 000
A4 - Hovedaksene buss og sykkel	2 900 000
A5 - Økonomi, finansiering, bompenger	500 000
A6 - Semslinna	3 000 000
SUM	16 000 000

Innstilling

1. Budsjettet for 2025 vedtas.

08/25 INVITASJON FRA STATENS VEGVESEN TIL Å SØKE OM TILSKUDDSMIDLER

Ny tilskuddsordning

- For å få tilskudd må byområdet ha en bypakke som er behandlet i Stortinget, samt en formalisert styringsmodell der alle partene er representert. De aktuelle byområdene i ordningen kan søke om fireårige tilskudd. Det er i utgangspunktet lagt opp til at det er mulig å søke om tilskudds på inntil 40 mill. kr per byområde totalt for fireårsperioden. Det kan imidlertid være rom for å søke om større beløp.
- Opplegg for måling av måloppnåelse skal være lik for alle byområdene og skal være avklart før avtale om tilskudd blir inngått». Statens vegvesen kommer tilbake til hvordan målingen skal gjennomføres før eventuell inngåelse av avtale.
- Frist: 1. november. Søknad må være behandlet i styringsgruppa.

VESTFOLD FYLKESKOMMUNE
Vestfold fylkeskommune
Sentralt fakturamottak
Postboks 1213 Trudvang

3105 TØNSBERG

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Eva Mari Pettersen / 41663951

Vår referanse:
24/336565-1

Deres referanse:

Vår dato:
10.12.2024

Invitasjon til å søke om tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet i mindre byområder

Vi viser til omtale av tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet i mindre byområder i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet, s. 123–124. Det er lagt til grunn at det innføres en søknadsbasert ordning der fem aktuelle byområder kan søke om fireårige avtaler hvis de oppfyller gitte kriterier. Avtalene inngås med forbehold om Stortingets årlige bevilgning. Vi tar sikte på at det kan inngås fireårige avtaler med tildeling av midler fra 2025.

For flere detaljer om kriterier og rapportering m.m. viser vi til retningslinjer for ordningen, som er vedlagt brevet, og som publiseres på nettsiden:
<https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan/byvekstavtaler/om-byvekstavtaler/>

I retningslinjene står det at «Opplegg for måling av måloppnåelse skal være lik for alle byområdene og skal være avklart før avtale om tilskudd blir inngått». Statens vegvesen kommer tilbake til hvordan målingen skal gjennomføres før eventuell inngåelse av avtale.

Vi inviterer herved de aktuelle byområdene til å søke om fireårige tilskudd, slik at det vil være mulig å inngå avtaler og tildele midler fra 2025. Samferdselsdepartementet har delegert forvaltningen av tilskuddet til Statens vegvesen som vil være ansvarlig for å vurdere søknadene, inngå avtaler og utbetale midler.

Formålet med tilskuddsordningen

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Nygårdsgaten 112
5008 BERGEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

09/25 KOMMUNIKASJON

Generelt om kommunikasjon

- Vi oppfatter at folk i regionen hovedsakelig er rastløse:
«Se til å kom i gang-stemning». Folk vil ha prosjektet fort.
- Flere er fortsatt av den oppfatning at prosjektet ikke blir noe av.
Men: Det skjer mye mer konkret denne våren. Det skal vi dele.

Når proposisjonen blir offentlig

- Vi står klare med et presserigg sammen med fylkesordføreren.
Da kan vi eie offentliggjøringen av proposisjonen og fortelle om veien videre før Stortingsbehandling.

10/25 SAKER TIL OSG 8. APRIL 2025

11/25 EVENTUELT

Eventuelt

- Ingen saker meldt inn på forhånd