



Møtet i overordnet styringsgruppe

Dagsorden

- 10/23 Valg av representanter for godkjenning av protokoll
- 11/23 Godkjenning av protokoll fra 28.03.23
- 12/23 T1-rapportering
- 13/23 Bompengeutredning
- 14/23 A2 – Ny fastlandsforbindelse
- 15/23 Kort status andre bypakke-prosjekter
- 16/23 Nettverk for bærekraftige regionbyer
- 17/23 Eventuelt

SAK 10/23

**Valg av representanter for godkjenning av
protokoll**

Forslag

- Jon Sanness Andersen, Færder kommune
- Bent Moldvær, Tønsberg kommune

SAK 11/23

Godkjenning av protokoll fra 28.03.2023

SAK 12/23

Tertialrapportering 1

T1 2023

Delprosjekt	Totalt bevilgede planmidler v/garanti 2014-2020 (ekskl. mva)	Ny forskuttering VTFK 2022 (inkl. mva)	Totalt forbruk pr. 2014 - tom. 2022 (inkl. mva)	Budsjett 2023 (inkl. mva) (OSG 28. mars 2023)	T1 (inkl. mva) 2023	Prognose 2023 v/T1 (inkl. mva)	Prognose totalt V/T1 (inkl. mva)
Bypakke Tønsberg-regionen - felles kostnader	4 132 371	1 000 000	4 218 240	800 000	733 344	1 000 000	5 218 240
A1 - Gatebruksplan for Tønsberg sentrum	6 639 190		6 007 181	200 000	0	200 000	6 207 181
A2 - Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme	94 389 922	15 000 000	111 285 870	6 000 000	4 081 420	8 000 000	119 285 870
A3 - Teie, Tjøme, Hogsnes			0				0
A3 - Teie	4 993 386	500 000	4 490 860	100 000	2 694	100 000	4 590 860
A3 - Hogsnes	1 000 000	8 000 000	151 533	900 000	0	900 000	1 051 533
A3 - Tjøme	0	1 500 000	0	0	0	0	0
A4 - Hovedaksene buss og sykkel (inkl. gatebruksplan fra	9 914 769	9 500 000	9 394 272	500 000	124 966	300 000	9 694 272
A5 - Økonomi, finansiering, bompenger	1 021 685	8 500 000	34 675	2 000 000	315 047	1 500 000	1 534 675
A6 - Semslinna		10 000 000	0	500 000	0	500 000	500 000
Udisponerte planmidler	1 908 677						
SUM	124 000 000	54 000 000	135 582 631	11 000 000	5 257 471	12 500 000	147 582 631

SAK 13/23

Bompengeutredning

Tema

- Status
- Orientering om programområdetiltak i pakka, inkl. egenandelsprosjekter
- Framdrift

Innhold i pakka er basert på vedtak

Høring: Konseptvalgutredning (KVU) for helhetlig transportløsning i Tønsberg-regionen, vedtatt hos partene i 2014.

1. Nøtterøy og Tjømes sårbarhet med hensyn til kommunikasjoner må løses med ny fastlandsforbindelse
2. Den nye fastlandsforbindelsen bør være en nord-sørløsning, som Statens vegvesen anbefaler i sin utredning av november 2013.
3. En helhetlig løsning for Tønsberg-regionen forutsetter en sterk satsning på kollektivtransport og gang-/sykkelveisystemer.
4. En helhetlig løsning for Tønsberg-regionen må omfatte nye trafikk løsninger på Teie, i Presterødbakken, Hogsnesbakken og på Tjøme.
5. En helhetlig løsning for transportsystemet i Tønsberg-regionen må omfatte trafikk løsninger frem til E18
6. Vestfjordforbindelsen må avvises fordi dette alternativet ikke løser utfordringene knyttet til en helhetlig løsning for Tønsberg-regionen.
7. Bompengerevingen for veipakke 1 kan ikke forlenges. Finansiering av et helhetlig transportsystem for Tønsberg-regionen inklusiv ny fastlandsforbindelse fremmes for Stortinget. Brukerbetaling for nye transportsystemer skjer når de ulike anlegg og tiltak er åpnet.
8. Det aksepteres av en helhetlig transportløsning for Tønsberg-regionen i vesentlig grad finansieres med bompenger.

Innhold i pakka er basert på vedtak (2)

Organisering av bypakke Tønsberg-regionen, vedtatt hos partene i 2014:

1. Bypakke Tønsberg-regionen etableres for å planlegge og anlegge et helhetlig transportsystem for Tønsberg-regionen. Partene i Tønsberg-regionen er Vestfold fylkeskommune og kommunene Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke
2. Bypakke Tønsberg-regionen organiseres etter foreslått saksfremlegg med en egen overordna og administrativ styringsgruppe.
3. Bypakke Tønsberg-regionen bes om å legge frem forslag til bompengoordning for bypakke Tønsberg-regionen.
4. Bypakke Tønsberg-regionen finansieres primært gjennom bompenger, bidrag fra Vestfold fylkeskommune og Mva-kompensasjon knyttet til investeringer i Bypakke Tønsberg-regionen.
5. **Bypakke Tønsberg-regionen skal ha en andel som vektlegger gående, syklende og kollektiv. Denne andelen skal være minst den samme som det er lagt til grunn i KVU. (ca. 15%)**
6. Bypakke Tønsberg-regionen utarbeider detaljert fremdrift og kostnadsoverslag for planleggingsmidlene som er forskuttert.
7. Politisk styringsgruppe endres til overordna styringsgruppe. Leder i HSAM er medlem av overordna styringsgruppe.

Egenandeler

- Er sendt brev til SD om egenandel på 15%. Ikke fått svar på dette ennå.
- I bompengeberegningene er det tatt høyde for 15% egenandel (mer konservativ bompengeberegning).
- I porteføljedokumentet er det tatt høyde for 16% egenandel (tilstrekkelig lokal egenandel).



Vestfold og Telemark
FYLKESKOMMUNE

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Seksjon for strategi og utvikling
Vår dato: 28.04.2023
Deres dato:
Vår referanse:
Deres referanse: 23/19631-1
Vår saksbehandler:
Marit Synnes Lindseth

Bypakke Tønsberg-regionen - avklaring om egenandelskrav

Arbeidet med Bypakke Tønsberg-regionen startet opp i 2014, og reguleringsplanen for ny fastlandsforbindelse har nylig vært på høring. Denne skal etter planen vedtas før sommeren 2023. En vedtatt reguleringsplan for dette prosjektet er det som må på plass før lokalpolitiske prinsippvedtak om bompenge, og at Bypakke Tønsberg-regionen legges fram for Stortinget. I den forbindelse har vi behov for en bekreftelse på å kunne legge til grunn 15% egenandel, slik som i Nedre Glomma og Kristiansandsområdet. Partene i Bypakke Tønsberg-regionen har i møte med samferdselsminister Knut Arild Hareide 24. mars 2021 fått aksept for en egenandel på om lag 16%. Vi mener det er naturlig at kravet til egenandelen samkjøres mellom byområdene, og at 15% også legges til grunn for Tønsberg-regionen. For partene vil en redusert egenandel fra 16% til 15% utgjøre flere titalls millioner, noe som utgjør betydelige midler i kommunale og fylkeskommunale budsjetter.

Kommunene Færder og Tønsberg har i dag en befolkning på om lag 85 000, og er et område i vekst. Bypakke Tønsberg-regionen er utredet i tråd med statens krav til prosjekter over 1 mrd. kroner, og følger Samferdselsdepartementet og regjeringens beslutning om konseptvalg. Det er satt sammen en portefølje som skal gi en samfunnsikker fastlandsforbindelse og å ta veksten med gange, sykkel og kollektivtrafikk. I tillegg til fastlandsforbindelsen består derfor bypakka av infrastrukturtiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gåing. Dette er viktige tiltak som alle bidrar til god måloppnåelse.

Bypakke Tønsberg-regionen består kun av fylkeskommunale og kommunale prosjekter, og det er per i dag ingen statlige midler i pakka. Egenandelskravet som ble innført i 2019, flere år etter arbeidet med Bypakke Tønsberg-regionen startet opp, rammer derfor vår pakke hardt. Det er gjort en omfattende og krevende jobb både med å redusere størrelsen på pakka og å øke egenandelen. En ytterligere slanking av bypakka vil gå ut over satsningen på sykkel, gange og kollektiv, og dermed redusere muligheten for å nå nullvekstmålet. For å nå nullvekstmålet må en helhetlig virkemiddelpakke benyttes. Lokalt tas det viktig grep for å nå nullvekstmålet gjennom blant annet areal- og parkeringspolitikk, men det må også investeres i gange-, sykkel- og kollektivtiltak. Rammebetingelsene som settes fra statens side må ikke ødelegge for mulighetene til å nå viktige lokale og nasjonale målsettinger.

Prosjektportefølje

Prosjekt	Kostnad mill. kr (2022-kr inkl. mva)*
Ny fastlandsforbindelse (inkl. gjennomgående rømningstunnel)	4742
Gange, sykkel og kollektivtiltak, inklusive kommunale prosjekter	780
Fv. 303 Hogsnesbakken	206
Teie	137
Tjøme, Fv. 380 gang- og sykkelvei Brøtsø - Hvasser	80
Fv. 300 Semslinna (utvidelse fram til E18)	275
Kryssing av kanalen (kompenserende tiltak)	137
Forskutterte planmidler	204
Etablering av bomstasjoner	25
Sum	6586

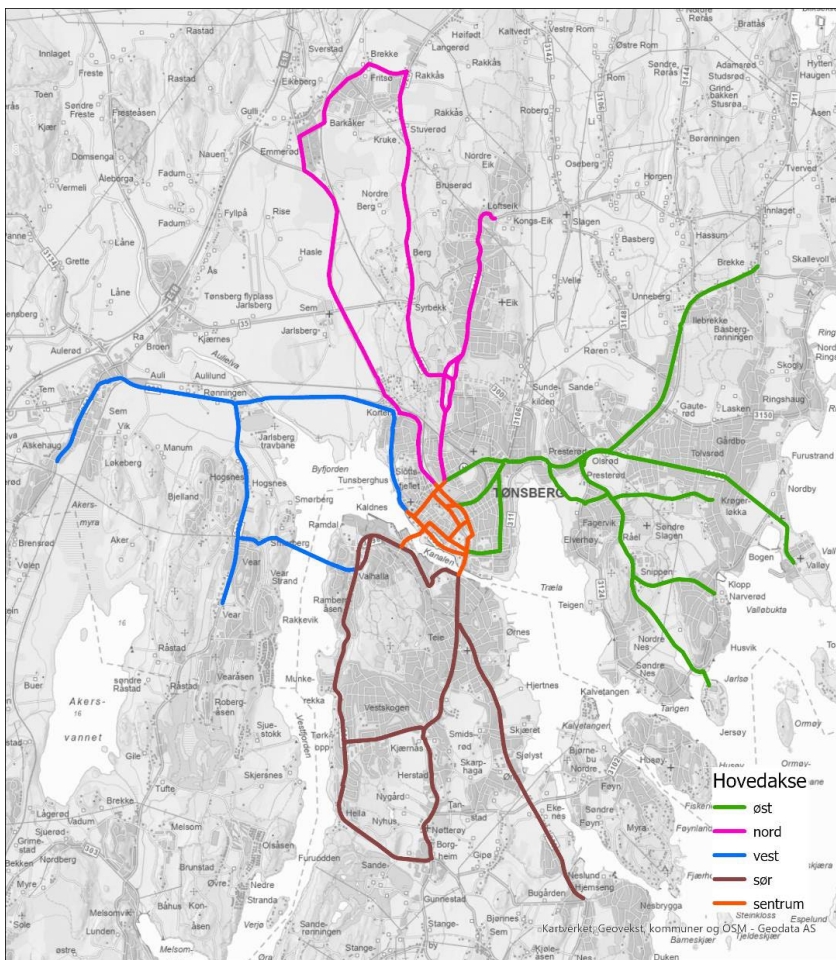
Finansieringskilder og egenandeler

Finansieringskilde	15%	16%
Fylkeskommunale midler	545	545
Kommunale midler Færder	105	125
Kommunale midler Tønsberg	170	205
Mva.-kompensasjon (estimert beløp)	1 120	1 120
Bompenger	4 646	4 591
Sum	6 586	6 586

- Samlet egenandelskrav:
 - 15%: 820 mill. kr
 - 16%: 875 mill. kr
- Fylkeskommunen har gjennom vedtak i 2019 og 2022 bevilget til sammen 545 mill. kr, som gir følgende andel av den totale egenandelen:
 - 15%: 66,2% (K: 33,8%)
 - 16%: 62,3% (K: 37,7%)
- Fordeling av den kommunale andelen mellom Færder og Tønsberg kommuner har i forbindelse med forskuttering av planmidler vært 37,5 % på Færder kommune og 62,5% på Tønsberg kommune (basert på innbyggertall). Denne fordelingen er videreført.

PROSJEKTPORTEFØLJE

Prosjektportefølje - oversikt



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

Fra porteføljerapporten – noen eksempler

3.2.1 Teie



Veieier:	Vestfold fylkeskommune og Færder kommune
Hvor:	Færder
Avsatte midler:	137 000 000 inkl. mva. 2022 kr
Planstatus:	Gatebruksplan vedtatt 2019

Tiltaksbeskrivelse:

Diverse tiltak langs Smidsrødveien ved Teie for å øke framkommeligheten for buss, og tilrettelegging for gående og syklist. 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.

Bussholdeplassen «Teie torv»: Tiltakene defineres i og bekostes av gatebruksplanen for Teie. Holdeplassen er blant de 15 med flest påstigende i Færder kommune.

Sykkelparkering ved lokalerentert Teie (Teie torv): God sykkelparkering er anbefalt i gatebruksplanen for Teie. Må følges opp gjennom kommende reguleringsplan for Teie.

Miljøgate i Nedre Langgate

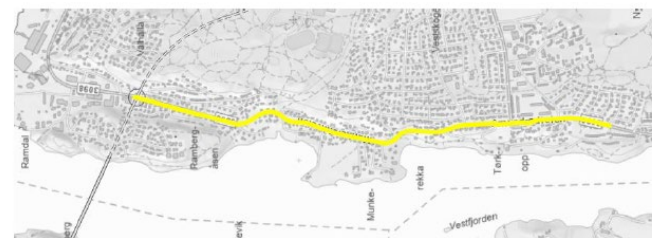


Veieier:	Vestfold fylkeskommune
Hvor:	Tønsberg
Avsatte midler:	50 000 000 inkl. mva. i 2022 kr
Planstatus:	Reguleringsplan ikke påbegynt

Tiltaksbeskrivelse:

Nedre Langgate bygges om til gate for buss og sykkel. Det legges opp til kantstopp/busslommer ved krysset Prestegaten/Nedre Langgate og Tollbodgaten/Nedre Langgate. Det må ses spesielt på kryssene med Nedre Langgate og Prestegaten, Møllegaten, Klostergaten. Her må det sikres gode løsninger for kryssing over Nedre Langgate for myke trafikanter. Mer detaljerte løsninger for buss og sykkel avklares nærmere i et forprosjekt og i reguleringsplan. Strekingen stenges for gjennomkjøring for bil (stengingen blir på strekingen mellom Møllegaten og Tollbodgaten).

3.2.9 Fv. 428 Amundrødveien og Munkerekkeveien



Veieier:	Vestfold fylkeskommune
Hvor:	Færder
Avsatte midler:	25 000 000 inkl. mva. i 2022 kr
Planstatus:	Reguleringsplan ikke påbegynt

Tiltaksbeskrivelse:

Del av strekingen har ikke tilbud for gående og syklende per i dag, det er foreslått å bygge nytt fortau eller gang- og sykkelvei på østsiden. Eksisterende krysningspunkt for myke trafikanter må sikres. Fartsreducerende tiltak, som til eksempel fartsrumper og fartsgrense må utredes nærmere.

3.2.10 Tønsberg sentrum

Gang- og sykkelinfrastruktur i Tønsberg indre sentrum



Veieier:	Tønsberg kommune
Hvor:	Tønsberg
Avsatte midler:	168 000 000 inkl. mva. 2022 kr
Planstatus:	Varierende, flere av tiltakene krever ikke regulering

Tiltaksbeskrivelse:

Under denne posten ligger større og mindre prosjekter i indre sentrum. Prinsipper er vedtatt gjennom mobilitetsplan Tønsberg sentrum og kommunens overvannsprosjekt. Tiltakene omfatter oppgradering av byens gatenett for gående med historisk gatematerialer og vegetasjon, samt tilrettelegge for snarveier. Det skal opparbeides et gjennomgående, merket sykkelnett i Tønsberg sentrum. Listen er ikke nødvendigvis uttømmende.

Gånett:	Sykelnett:
<ul style="list-style-type: none"> • Gråbrodregaten • Øvre Langgate • Tjømegaten • Conradsgate • Kammegaten 	<ul style="list-style-type: none"> • Storgaten (Møllegaten - Klostergaten) • Storgaten (Klostergaten - Stoltenbergsgate) • Prestegaten • Møllegaten • Klostergaten- sykkelfelt begge retninger • Sven Foynsgate (Ollebukta - Tjøllingsgaten) • Sykkeltilrettelegging i lyskryss

Porteføljestyring og handlingsprogram

Porteføljerapporten er et vedlegg til bompengesaken som fremlegges partene rett over sommeren.

- Prosjektporteføljen er underlagt porteføljestyring og styres gjennom handlingsprogram.
- Handlingsprogrammene utarbeides av samarbeidspartene i bypakka og redegjør for organisering, mål og resultatstyring, system for porteføljestyring, økonomiske rammer og forslag til prioriterte prosjekter i perioden.
- Handlingsprogrammet rulleres hvert år.
- Det første handlingsprogrammet vil utarbeides parallelt med at saken behandles i Stortinget og legges frem for politisk behandling så snart proppen er vedtatt.
- Første mulige handlingsprogram: 2026 – 2029 (evt. med deler av 2025).

BOMPENGEUTREDNING/FAGLIG GRUNNLAG

Status

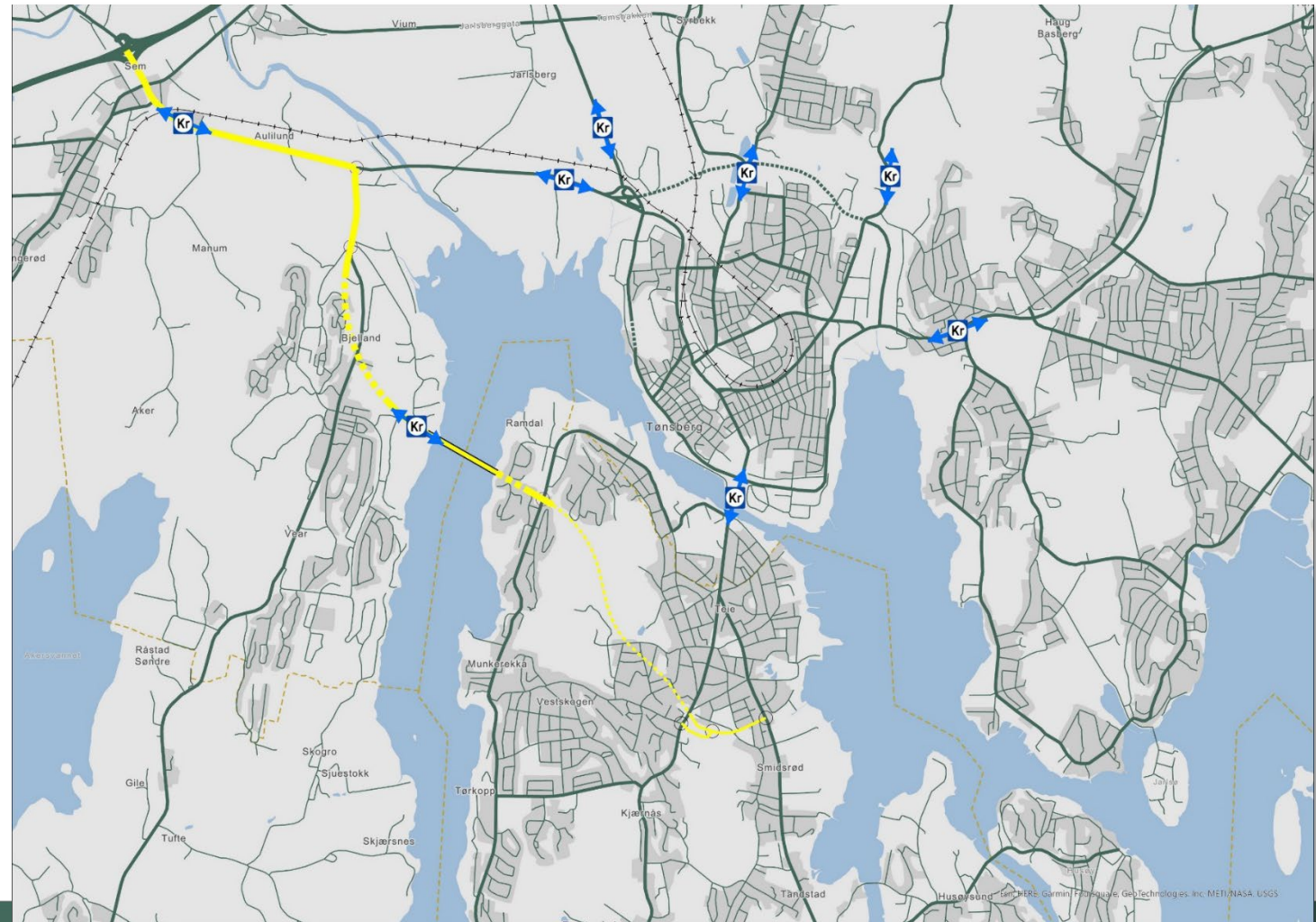
- Det har vært orienteringer hos alle parten i juni.
- Forslag til faglig grunnlag for bomsystem og takster er nå til kvalitetssikring i Vegdirektoratet

Anbefalinger Bypakke Tønsberg-regionen

- **Bomplasseringer omtrent som før, med to bommer i tillegg**
 - På ny fastlandsforbindelse
 - På fv. 300 Semslinna
- **Ordinær timesregel legges til grunn**
 - Anbefaler ikke utvidet timesregel (ikke utprøvd per nå, og ønsker mest mulig sikre beregninger)
- **Månedstak legges til grunn**
 - Gjenstår å finne riktig nivå, aktuelt med 80, evt. 70 passeringer som månedstak
- **Toveis-innkrevning legges til grunn**
- **Tidsdifferensierte takster (rushtidsavgift) og miljødifferensierte takster anbefales ikke første omgang**
 - Ønsker et mest mulig enkelt og lesbart system
 - Vurderer et mulig vedtakspunkt som åpner for å se nærmere på dette ved behov senere i prosessen.
 - Rabatt for nullutslipp følger gjeldene nasjonale føringer, men forventes på sikt og fases ut i byområder da betydelige rabatter konkurrerer med kollektivtransporten og gjør det mer utfordrende å nå nullvekstmålet.
- **Parallellinnkrevning**
 - Bommer på ny fastlandsforbindelse og fv. 300 åpner når disse anleggene er åpnet, tidligst i 2030.

Anbefalte bomplasseringer

- Samme som forrige pakke, samt på fastlandsforbindelsen og på Semslinna.
- Bommer anbefalt åpnet så raskt som mulig etter vedtak i Stortinget. Bommene kan åpne tidligst i 2025.
- Bommer på fastlandsforbindelsen og fv. 300 kan først åpne når disse står ferdige, tidligst 2030.



Hvilke prosjekter igangsettes når?

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 prosjektkostnader tidlig i perioden, gir ekstra finanskostnader som må dekkes inn av økte takster.

Hvilke prosjekter igangsettes når? (2)

Prosjekt	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	SUM
Ny fastlandsforbindelse	200	500	800	800	1100	900	442									4742
Gange/sykkel/kollektiv, samt kompensierende tiltak	18	18	18	68	68	68	68	118	108	93	68	67	67	53	17	917
Hogsnesbakken (Fv. 303)								6	50	100	50					206
Teie (diverse tiltak)					5	22	60	50								137
Tjøme (GS-vei Brøtsø - Hvasser)											5	10	35	30		80
Utvidelse fram til E18 (fv. 300 Semslinna)			5	20	100	100	50									275
Forskutterte planmidler	204															204
Etablering av bomstasjoner	25															25
SUM	447	518	823	888	1273	1090	620	174	158	193	123	77	102	83	17	6586

Kommentar etter møtet: Dette er den investeringsprofilen som er lagt til grunn for bompengeberegningene. Hvilke prosjekter som gjennomføres når må en komme tilbake til ved rullering av handlingsprogram.

Bomsystem og takster

- Portefølje: 6 586 mill. kr (hvorav 1 134 mill. kr til gange, sykkel og kollektivtiltak, inkl. Teie og Brøtsø-Hvasser)
- Nødvendige takster:
 - Grunntakst: 17 kr (Kjøretøy > 3,5 tonn: 34 kr)
 - Brikkerabatt (20% rabatt): 13,5 kr (antar 95% vil ha brikke)
 - Nullutslipp (44% rabatt): 9,50 kr
 - **Gjennomsnittstakst: 10 kr** (den som skal vedtas)
 - Gjennomsnittstaksten kan også vedtas i et spenn på f.eks. 10-12 kroner for en mer robust finansiering.

FRAMDRIFT

Videre prosess

- Er til kvalitetssikring i Vegdirektoratet
- Planlagt politisk behandling
 - Færder: (FS 30. august) KS 6. september 2023
 - Tønsberg: (FS 28. august) KS 6. september 2023
 - VTFK: (FU 20. sept., HUV 21.sept.) FT 26. sept.
- Etter lokale vedtak: KS2 og Stortingsbehandling. Dette tar minimum et år.

SAK 14/23

A2 – Ny fastlandsforbindelse

Ny fastlandsforbindelse

- Status
- Endringer etter høring
- Konesjonssøknad LEDE
- Framdrift

Status

- Kom knappe 140 høringsuttalelser
- Innsigelse fra NVE på områdestabilitet og vurdering av flom
- Ellers mange gode innspill om "stort og smått"
 - Ønske om andre løsninger/ikke behov for så mye veg
 - Lokale konsekvenser
 - Anleggsfase og massetransport
 - Også mye støtte til prosjektet
- Vi er så godt som ferdige med å svare ut alt og gjøre nødvendige justeringer

Innsigelse NVE

- Oppdaterte rapporter og beregninger er sendt NVE
- Vi har hatt dialog med dem underveis, og har god tro på at materialet er godt nok til at innsigelsen trekkes

Endringer etter høring

- Det legges inn gjennomgående rømningstunnel
- Ellers gjort en del justeringer av plankart, bestemmelser og rapporter/tegninger
- Disse endringene har små eller ingen betydning for kostnader

Konsesjonssøknad LEDE

- Vi må legge om høyspenttrase på Smørberg - denne kommer i konflikt med veganlegg og bru
- Omlegginger av høyspent krever konsesjon fra NVE – dette er en tidkrevende prosess
- Vi setter i gang med denne prosessen nå for at den ikke skal forsinke oss senere
- Det er LEDE som utarbeider grunnlaget for konsesjonssøknaden

Fremdrift – videre arbeid

- Vedtak av plan i august/september
- Ting som må på plass før KS2-behandling:
 - Anslag basert på vedtatt plan
 - Sentralt styringsdokument
- Eksempler på andre ting det må jobbes med
 - Konkurransesgrunnlag for entreprenør
 - Matjordplan
 - Kartlegging av vipe
 - Oppstart av grunneverv

SAK 15/23

Kort status andre bypakke-prosjekter

Kort status

- A1 – Gatebruksplan for Tønsberg
 - Veien videre må avklares med Tønsberg. Følges opp etter sommeren.
- A3 – Teie, Hogsnes, Tjøme
 - Pågår arbeid med prinsipplan på Teie
 - Planleggingsleder for Hogsnesbakken (og Semslinna) lyses ut i begynnelsen av august
- A4 – Hovedaksene gange, sykkel, kollektiv
 - Primært jobbet med Prosjektportefølje/bompengeutredning
 - Kommer tilbake til høsten

SAK 16/23

Nettverk for bærekraftige regionbyer

Tema

- NTP–prosess
- Arendalsuka

Nasjonalt transportplan 2025-2036

Transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer			
	<i>Ramme 1 (67,6 mrd. kr)</i>	<i>Ramme 2 (75,1 mrd. kr)</i>	<i>Ramme 3 (82,6 mrd. kr)</i>
De fem mindre byområdene			
Tilskudd til Bodø, Ålesund, Haugalandet, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen	Tilskudd på lavere nivå enn NTP 2022-2033, fordelt over årene 2031-2036.	Tilskudd på samme nivå som NTP 2022-2033, men fordelt over planperioden.	Tilskudd på samme nivå som NTP 2022-2033, men fordelt over planperioden.

SUM	300 (2031-2036)	600 (2025-2036)	600 (2025-2036)
Per år	50	50	50

Nasjonal transportplan 2025-2036 (2)

- Høringsfrist: 3. juli
- Nettverket sender en felles høringsuttalelse, i tillegg til at fylkene har det med i sine uttalelser.
- Hovedbudskap:

*Tilskuddsordningen til de fem byområdene som ikke er omfattet av byvekstavtaler er et viktig verktøy for å nå nullvekstmålet i disse byområdene og må derfor videreføres uten opphold. Alle de fem byområdene har over mange år utarbeidet faglig grunnlag i tråd med nasjonale mål og krav for å kunne ta imot en finansieringsordning. Byene trenger forutsigbarhet fra staten. Disse fem byene har samme transportutfordringer og har tilsvarende størrelser som de 5 byområdene som i dag har tilgang til byvekstavtaler. **Rammen på tilskuddet som settes av må minst være på samme nivå som i dagens NTP, dvs. minimum 150 mill. kr/år og totalt 1,8 mrd. kr for 2025-36.***

Arendalsuka 16. august kl. 15:30

HELE LANDET MÅ MED: HVORFOR SATSER IKKE NTP MER PÅ LØNNSOMME KLIMAKUTT I REGIONBYENE?



Arrangør	Nettverk for bærekraftige regionbyer Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik)
Dag	Onsdag 16/8 2023 15:30 - 16:30
Arrangementstype	Debatt
Tema	Samferdsel og mobilitet , By- og stedsutvikling
Språk	Norsk
Sted	Bystyresalen - Arendal kultur- og rådhus
Stedsbeskrivelse:	Bystyresalen

[VIS PÅ KARTET](#)

Dere møter:

- Statssekretær Tom Kalsås (Ap)
- Erlend Larsen (H), stortingspolitiker
- Grete Wold (SV), stortingspolitiker
- Kristin Saga, NHO
- Bjørne Grimrud, TØI
- Arne Thomassen (H), fylkesordfører i Agder

Møte- og debattleder er Ingvild Kilen Rørholt, Fagansvarlig transport i ZERO

SAK 17/23

Eventuelt



PAKKE
TONSBERGREGIONEN

