



# Bypakke Tønsberg-regionen - Plan for porteføljestyring

## Innhold

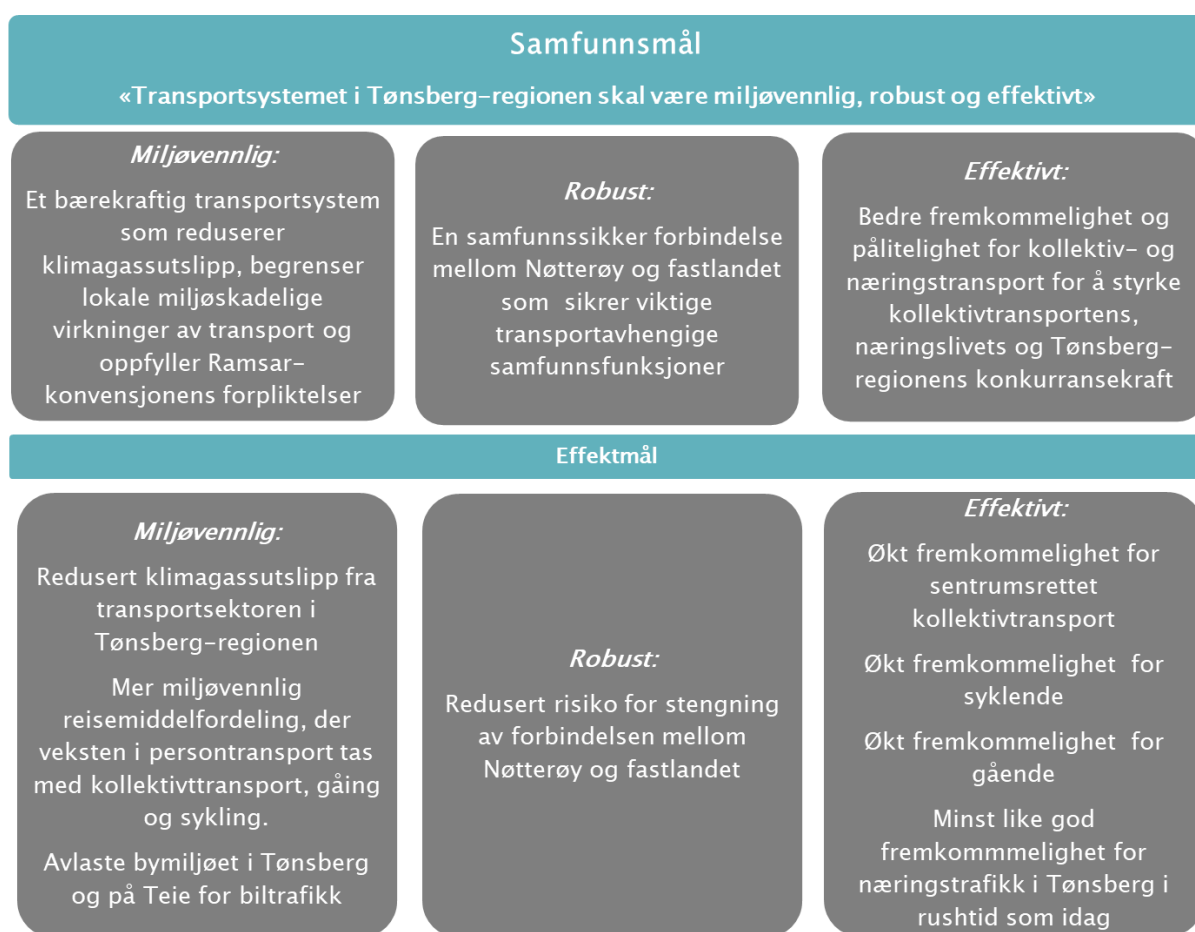
|  |    |
|--|----|
| Mål for prosjektet .....   | 2  |
| Bypakke Tønsberg-regionens mål .....                             | 2  |
| Regionale og lokale føringer for pågående mobilitetsarbeid ..... | 4  |
| Vestfold fylkeskommune .....                                     | 4  |
| Tønsberg kommune .....   | 5  |
| Færder kommune .....   | 6  |
| Hvordan skal vi nå målene? .....                                 | 7  |
| Kort om status for byområdet .....                               | 7  |
| Forholdet til by- og stedsutvikling .....                        | 7  |
| Tiltak og virkemidler .....                                      | 8  |
| Porteføljestyling i Bypakke Tønsberg-regionen.....               | 13 |
| Innhold i pakken.....  | 14 |
| Planstatus.....  | 15 |
| Prioritering av tiltak i vedtatt bypakke .....                   | 15 |
| Utarbeidelse og rullering av handlingsprogram .....              | 16 |
| Kriterier for styring av måloppnåelse .....                      | 17 |
| Beslutningsprosess handlingsprogram .....                        | 18 |
| Organisering av bypakka .....                                    | 18 |
| Styringsgruppas mandat .....                                     | 19 |
| Møtefrekvens.....  | 21 |
| Portefølge- og prosjektstyringsprinsipper .....                  | 21 |
| Styring av det enkelte prosjekt .....                            | 22 |

# Bypakke Tønsberg-regionen – Plan for porteføljestyring

## Mål for prosjektet

### Bypakke Tønsberg-regionens mål

Bypakka bygger på konseptvalgutredningen for Tønsberg-regionen. I KVVU-prosessen baseres samfunns- og effektmål på en behovsvurdering og det som identifiseres som prosjektutløsende behov. Basert på identifiserte behov ble det satt følgende samfunns- og effektmål i KVVU-en som er videreført til bypakke-fasen: «Transportsystemet skal være miljøvennlig, robust og effektivt». Det var to prosjektutløsende behov som pekte seg ut i KVVU-fasen: (1) Behov for en robust og samfunns-sikker fastlandsforbindelse fra Nøtterøy som sikrer viktige samfunnsfunksjoner, og (2) behov for å håndtere trafikkøkningen fra forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte. Målstrukturen er felles og ligger til grunn for alle delprosjektene i bypakka.



Figur 1: Felles målstruktur for Bypakke Tønsberg-regionen

### Samfunnssikkerhet

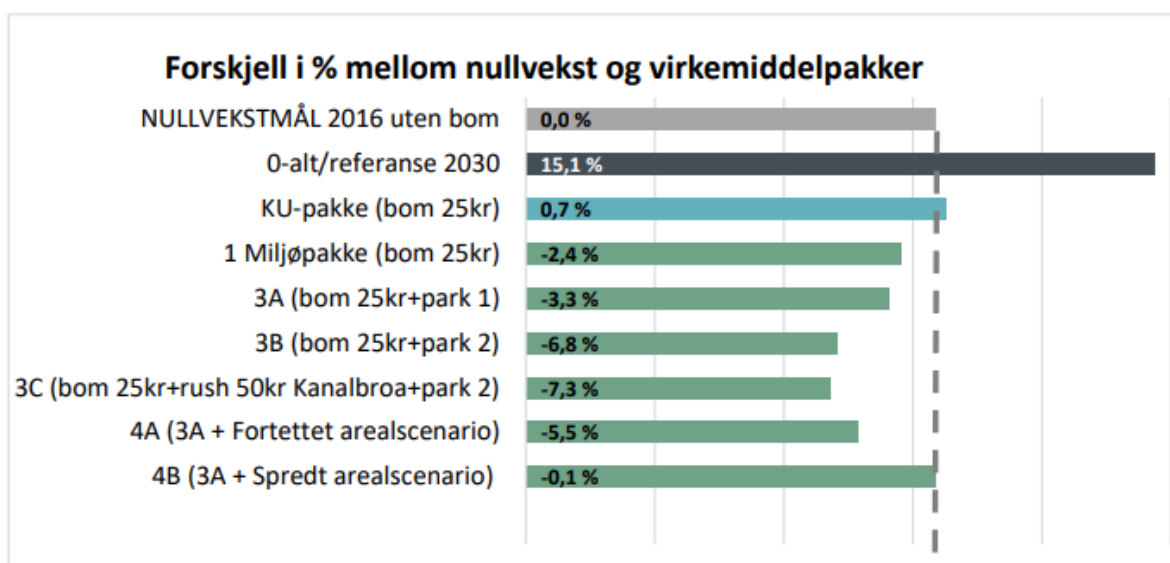
De prosjektutløsende behovene begrunnes med at Nøtterøy og Tjøme er helt avhengige av Kanalbrua for å opprettholde samfunnsfunksjonene, både når det gjelder vareforsyning og tjenester. I tillegg er det en stor del av Nøtterøy og Tjømes befolkning som jobber eller går på skole på fastlandet. Stenges Kanalbrua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

### Nullvekstmålet

Bypakke Tønsberg-regionens effektmål «Miljøvennlig» innebærer mål om redusert klimagassutslipp fra transportsektoren hvor veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel. Dette innebærer at trafikkarbeidet med personbil ikke skal øke i Tønsberg-regionen. Målet er i tråd med nullvekstmålet som for første gang ble lansert i Nasjonal transportplan i (NTP) i 2014 - 2023. 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»..*

Figuren nedenfor er hentet fra Virkemiddelpakker Bypakke Tønsberg-regionen, utarbeidet i 2019 etter modell for Byutredningene som ble gjennomført for de 9 byområdene i Norge som i dag er aktuelle for byvekstavtaler. Virkemiddelpakkene er en del av arbeidet med interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtransport, og konkretiserer lokale tiltak og virkemidler som gjør det mulig å nå målet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Pakkene viser hvordan det er mulig å nå nullvekstmålet med de tiltak som er aktuelle i Tønsberg-regionen. Analysene viser at det er flere mulige tiltakspakker som vil oppnå nullvekstmålet. I byutredningene er det satt et intervall mellom +0,9 % til - 0,9 % usikkerhet i beregningene av utviklingen i trafikkarbeid og i dette arbeid er den samme usikkerheten lagt til grunn. Analysene viser at det er viktig å jobbe med en miks av virkemidler. Spesielt arealbruk har stor betydning.

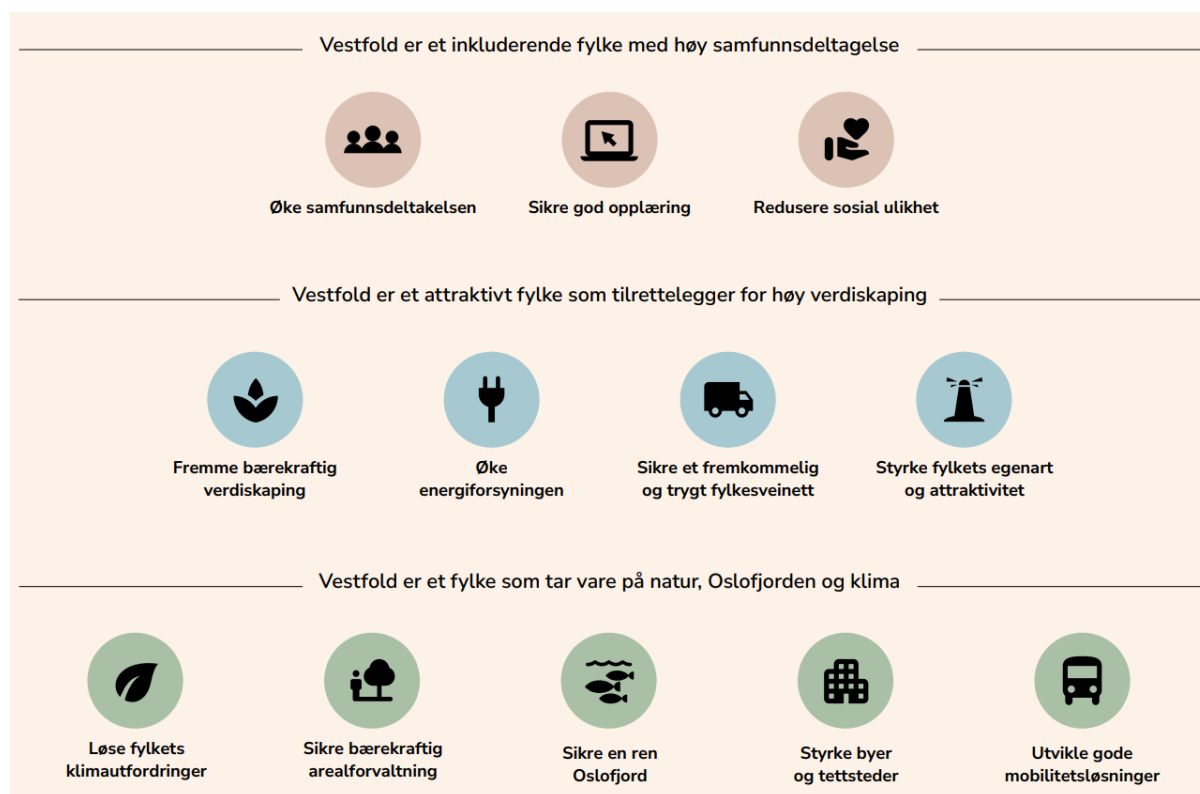


Figur 2: Måloppnåelse for ulike tiltak beregnet i Virkemiddelpakker for Bypakke Tønsberg-regionen.

## Regionale og lokale føringer for pågående mobilitetsarbeid

### Vestfold fylkeskommune

Det foreligger et høringsutkast for Regional planstrategi for Vestfold for perioden 2024 – 2028 (Vestfoldplanen).



Figur 3: Fylkesmål og hovedmål i Vestfoldplanen

Figur 3 viser en oversikt over hovedmålene satt for planperioden. Det kan trekkes frem flere mål som bygger opp under målene for Bypakke Tønsberg-regionen. De viktigste er:

- Sikre et fremkommelig og trygt veinett
- Løse fylkets klimautfordringer
- Styrke byer og tettsteder
- Utvikle gode mobilitetsløsninger

Disse hovedmålene ligger tett opp til bypakkas egne mål.

## Tønsberg kommune

Tønsberg kommune har i sin kommuneplan flere mål som bygger opp under målene satt for Bypakke Tønsberg-regionen:

### Tønsberg kommuneplan 2021 – 2033

Satsningsområde (nummer 2 av 6):

#### *Klima og miljøvennlig vekst og utvikling*

I Tønsberg er det utviklet klima- og miljøvennlige mobilitetsløsninger

- Ha tilgang på smarte og attraktive mobilitetsløsninger
- Jobbe for et styrket kollektivtilbud for innbyggerne
- Utvikle et sammenhengende og velfungerende sykkelveisystem
- Legge til rette for grønn mobilitet i arealutviklingen

Klimagassutslipp innenfor Tønsberg kommune er redusert med 60%

- La vekst og utvikling skje gjennomfortetting, transformasjon og mer effektiv bruk av arealer innenfor allerede bebygde områder.

I Tønsberg kommunes arealstrategi 2021-2033 pekes det på flere viktige hensyn om mobilitetsløsninger:

#### **Vi skal legge til rette for miljøvennlig mobilitet**

*Mobilitet er bevegelse av varer, tjenester og mennesker. Når innbyggertallet, arbeidsplassene og fritidstilbudene i samfunnet øker, øker også mobilitetsvolumet. Vi skal legge til rette for at et økt mobilitetsbehov kan imøtekommes uten at de negative samfunnsvirkningene som CO<sub>2</sub>-utslipp, støy, luftforurensing og redusert fremkommelighet øker. Grønn trafikant-pyramide skal derfor være retningsgivende og sikre at gange, sykkel og kollektive løsninger er attraktive reiseformer.*

Videre er det pekt på prinsipper for lokalisering av ulike arealformål hvor viktige prinsipper er at videre utvikling bygger opp under dagens senterstruktur slik at transportbehov med privatbil reduseres.



Figur 4: Grønn trafikantpyramide er en del av Tønsberg kommunes arealstrategi 2021-33

## Færder kommune

Følgende mål for mobilitet og arealutvikling er satt for Færder kommune:

### Færder kommuneplan 2018 - 2030

Kommuneplanens samfunns mål 6 - Samferdsel og infrastruktur

Færder kommune har en fremtidsrettet infrastruktur og et transportsystem som er brukervennlig og miljøvennlig

Delmål 6.1:

Færder kommune har et transportsystem som er trafiksikkert og bidrar til omstilling til lavutslipps-samfunnet.

Veivalg:

- Fremme miljøvennlige transportformer som erstatning for bil der dette er praktisk gjennomførbart
- Bidra til styrking av kollektivtilbudet på land og sjø med fokus på frekvens og tilgjengelighet og standardheving på holdeplasser
- Fortsatt utbygging av gang-, sykkelvei- og stinett

Færder har i sin kommuneplan også et mål om en arealutvikling som skal bygge opp under samordnet areal- og transportplanlegging:

*Delmål 1.4*

*Færder kommunes arealutvikling muliggjør vekst og ivaretar samtidig natur- og rekreasjonsverdiene for kommende generasjoner.*

*Veivalg:*

- *Konsentrert utbyggingsmønster med samordnet areal- og transportplanlegging er førende for fremtidige planer for utbygging*
- *Senterstrukturen videreføres*

## Hvordan skal vi nå målene?

### Kort om status for byområdet

Tønsberg har en gunstig bystruktur og mange bor langs høyfrekvente kollektivakser og har sykkelavstand til arbeid, skole, butikker og andre sentrumsfunksjoner. Byregionen har dermed et godt utgangspunkt for å få til en økt andel miljøvennlige reiser.

Reisevaner i Vestfoldbyene 2018/19 er den siste reisevaneundersøkelsen gjennomført for Tønsberg-regionen. Ser man på utviklingen i perioden fra 2005 til 2018/19 har transportmiddelfordelingen holdt seg relativt stabil, med noen mindre variasjoner. Tønsberg og Færder kommuner har lavest bilførerandel av alle Vestfold-kommunene på hhv. 53 % og 58 %. Tønsberg og Færder kommuner har også høyest kollektivandel, på hhv. 7 % og 8 % (RVU 2018/19).

Befolkningen i Tønsberg kommune har best tilgang på kollektivtransport i fylket. I Tønsberg kommune oppgir 34 % at de har god tilgang på kollektivtransport. Færder kommune ligger andelen på 24 %. Flere passasjertunge strekninger har i dag 10 og 15 minutters frekvens.

Andelen med periodekort er høyest blant bosatte i Tønsberg kommune og Færder kommune, begge 20 % (RVU 2018/19). I 2023 ble det registrert om lag 4,8 millioner kollektivreiser i Tønsberg og Færder. Det er en positiv utvikling i andelen som reiser med buss i Tønsberg og Færder fra 2023 til 2024 (Mobilitetsdashboard, Vestfold fylkeskommune).

RVUen fra 2018/19 viser at Tønsberg har en sykkelandel på 7 % og Færder 5 %. Innfarten fra øst, forbi Kilen, er den strekningen med flest syklist i Tønsberg (og Vestfold). I vår- og sommermånedene er det mellom 1000 og opp mot 1500 syklist pr. dag (Mobilitetsdashboard, Vestfold fylke). I samme RVU er det registrert en andel til fots i Tønsberg på 20 % og 15 % i Færder. Snittet i Vestfoldbyene for syklende er 5 % og 17 % for gående.

Potensialet for å øke andelen syklende i byområdet er stort. 26.000 av innbyggerne i Tønsberg-regionen bor slik at de kan sykle til Tønsberg torv på 15 minutter. Halvparten, ca. 40.000, kan sykle til torvet på 20-25 minutter<sup>1</sup>. El-sykkelen øker rekkevidden og attraktiviteten til sykkel som reisemiddel.

Vestfold fylkeskommune har i dag 18 kontinuerlige tellepunkt for bil og 7 tellepunkt for sykkel. Bypakke Tønsberg-regionen vil i løpet av de nærmeste årene etablere flere nye tellepunkt for syklende og gående for å kunne følge med på utviklingen og effekten av ulike tiltak. Bomsnittene vil supplere dagens kontinuerlige tellepunkt med mer informasjon om trafikkutviklingen.

### Forholdet til by- og stedsutvikling

KVU-en identifiserte også andre viktige behov, som å avlaste Tønsberg sentrum for biltrafikk, både for å utvikle bymiljøet og for å styrke byens konkurransekraft, samt at det er viktig å legge til rette for utvikling av attraktive lokale sentra. I arbeidet med kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse (plan vedtatt i 2019) ble det presisert at også Teie har behov for å avlastes for biltrafikk. Dette ble fulgt opp med en presisering av effektmålene fra KVU-fasen. Det pekes i KVU-en på at Tønsberg-

<sup>1</sup> [kunnskapsgrunnlag\\_gatebruksplan\\_oktober2016-00000002.pdf](#)



regionen er et attraktivt byområde i relativt sterk vekst, og at en begrenset trafikkvekst er avgjørende for å ta vare på attraktiviteten. Lokale og regionale myndigheter ønsker at endringer i transportsystemet skal bidra til å forsterke Tønsberg-regionen som attraktiv for å bo, arbeide og drive næringsvirksomhet. En avlastning av Tønsberg og Teie sentrum for biltrafikk handler om å få gjennomgangstrafikken ut av sentrumsområdene og å legge bedre til rette for miljøvennlig transport. Strukturelle endringer i veisystemet skal bygge opp under en attraktiv og bærekraftig stedsutvikling i Tønsberg og på Teie. Det er behov for at transportsystemet skal bygge opp om et konsentrert utbyggingsmønster og nyetablering i byer og tettsteder, ved transportårer og knutepunkt for å legge til rette for korte reiser og redusert transportarbeid i tråd med regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA). Næringsutvikling skal være en integrert del av utviklingen i byer, tettsteder og knutepunkt. Tønsberg som regionsenter skal styrkes.

### Tiltak og virkemidler

Målene for Bypakke Tønsberg-regionen bygger på de prosjektutløsende behovene som ble identifisert i KVVU-fasen. To prosjektutløsende behov pekte seg ut i KVVU-fasen: (1) Behov for en robust og samfunns-sikker fastlandsforbindelse fra Nøtterøy som sikrer viktige samfunnsfunksjoner, og (2) behov for å håndtere trafikkøkningen fra forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte. Den nye fastlandsforbindelsen skal avlaste bysentrum for biltrafikk, og være en trafiksikker og pålitelig forbindelse til og fra øyene. Den vil lette framkommeligheten og forutsigbarheten i reisetid for alle trafikantgrupper, og ha en positiv virkning både for varetransport, kollektivtransport og næringstrafikk.

For å nå målet om nullvekst må restriktive tiltak for personbiler virke sammen med tiltak for å fremme miljøvennlig transport. En ny fastlandsforbindelse bidrar til redusert trafikk i Tønsberg sentrum og på Teie, noe som gjør det enklere å prioritere tiltak for gående, syklende og kollektivtrafikken på viktige innfarter og i sentrale gater. Et viktig grep i Bypakke Tønsberg-regionen er omlegging av kollektivtrafikken til pendelruter. Passasjerene vil oppleve en enklere rutestruktur med hyppige avganger hvor alle bussene går i pendel gjennom byen, med en ny kollektivterminal på Tønsberg jernbanestasjon. Jernbanestasjonen blir et mobilitets-nav i Tønsberg hvor man enkelt kan bytte buss, med god kobling til andre reisemidler. En ny fastlandsforbindelse muliggjør en stenging av Nedre Langgate for gjennomkjøring for bil. Nedre Langgate vil utformes som en bygate prioritert for buss, syklende, gående og byliv. I Nøtterøyveien og over Kanalbrua vil to av fire felt bygges om til kollektiv- eller sambruksfelt for buss. Bussene skal i størst mulig grad ha fri fremføring på hovedaksene inn mot Tønsberg sentrum. Det vil si at infrastrukturen skal sikre at bussene har god framkommelighet, også i rushperioder. Målet er å bygge et transportsystem i som er miljøvennlig, robust og effektivt.

I de fleste av bypakkas prosjekter ligger det inne løsninger som vil forbedre forholdene for myke trafikanter og for kollektivtrafikken. Ny fastlandsforbindelse innebærer bygging av 3 kilometer gang- og sykkelvei. Fv. 303 Hogsnesbakken skal utbedres for om lag 200 mill. kr som i all hovedsak innebærer bedre tilrettelegging for myke trafikanter. Bypakke Tønsberg-regionen skal investere over 1 milliard i prosjekter hvor målet er bedre infrastruktur for gående, syklende og kollektivtrafikken. Her er de kommunale egenandels prosjektene inkludert. I bypakkas prosjektportefølje ligger det inne en lang rekke prosjekter som samlet vil gjøre det enklere å velge miljøvennlig transport. Det er

avsatt midler til å ruste opp infrastrukturen langs hovedaksene inn mot Tønsberg sentrum, i Tønsberg sentrum og på Teie, samt i lokalsentra i Tønsberg og Færder. I tillegg er det avsatt midler til en ny kryssing av Kanalen for myke trafikanter, til ny elektrisk ferje for kryssing av Husøysund for gående og syklende og til et nytt gang- og sykkelanlegg på Brøtsø (Tjøme). Samlet vil dette bidra til et betydelig løft for kollektivtrafikken og de gående og syklende både med hensyn til trafiksikkerhet, fremkommelighet og attraktivitet.

Arbeidet med Bypakke Tønsberg-regionen har pågått i flere år og partene har gjennom ulike planprosesser ervervet seg viktig kunnskap om hva som skal til for å oppnå målene om økt miljøvennlig reisemiddelfordeling. Partene har også nedfelt egne mål i ulike planer og strategier, som bygger opp under de samme målene. Gjennom flere år er det bruk midler over ordinære drifts- og investeringsbudsjetter for å planlegge og bygge infrastruktur, særlig for syklende, samt iverksatt strakstiltak som synliggjør bypakkas og partenes satsing på miljøvennlig transport.

Noen eksempler på mindre tiltak som er gjennomført de senere år:



*Figur 5 og 6: Eksempler på enkle sykkelfremmende tiltak i Tønsberg sentrum gjennomført av Tønsberg kommune.*

# Denne skal gjøre det lettere for syklistene



SYKLIST: Ann Christin Berge bor på Teie og krysser Mammutkrysset hver dag. Hun synes disse stativene virket spennende, og ser fram til å prøve dem når de på hennes rute også er på plass. Foto: Henrik Ulrichsen

*Figur 7: Fothvilere for syklister med egen trykknapp er montert ved noen veikryss med påskrift «Takk for at du sykler». Tønsbergs blad, november 2017.*

I tillegg til fysiske tiltak er det viktig å jobbe med holdningsskapende arbeid for å øke bevisstheten og kunnskapen blant folk om virkninger og konsekvenser av valg vi gjør i hverdagen med hensyn til valg av reisemidler. Vi reiser i snitt ca. 3 ganger pr. dag og mange av våre daglige reiser er korte. Om lag 1/3 av reisene i Tønsberg er under 3 km (Mobilitetsplan for Tønsberg sentrum). Holdningsskapende arbeid, kampanjer, nudging mm. og økt kunnskap om virkninger av å velge miljøvennlig transport for miljøet, folkehelsen og lommeboka er viktig for å nå målene satt for bypakka.



Figur 8: Eksempel på kampanje gjennomført av Vestfold fylkeskommune (baksiden av bussene)

Delemobilitet har seilt opp som en løsning som kan bidra til å øke andelen miljøvennlige reiser. TØI har forsket på virkninger av bildeling i Bergen og funnene er interessante. De viser blant annet at bildelere har mer miljøvennlig mobilitet enn andre: de går og sykler mer og bruker en tredjedel mindre bil enn befolkningen ellers<sup>2</sup>. I Tønsberg er det etablert tre mobilitetspunkt hvor det tilbys løsninger for delemobilitet; delebilder og el-sparkesykler. Trygg sykkelparkering og sykkelverksted er også tjenester som tilbys i mobilitetspunktene. Tønsberg kommune har planer om å utvide tilbudet og utvikle tjenestene. Fylkeskommunen skal også sette i gang et arbeid for å se på muligheter for å innlemme flere deletjenester som en del av kollektivtilbudet, da særlig mikromobilitet. Vestfold og Telemark fylkeskommune har erfaringer med en slik ordning i Grenland gjennom piloten Farte bysykkel<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> [Bildeling i Bergen - erfaringer og effekter \(toi.no\)](http://toi.no)

<sup>3</sup> [Bysykkel \(farte.no\)](http://farte.no)





Figur 9: Mobilitetspunkt i Tønsberg. Pilotprosjekt hvor kommunen og fylkeskommunen tester ut delemobilitet samlet i en hub ved Tønsberg stasjon (foto: Emilie Bue Lassen)

Bypakka er i seg selv en god innretning for å nå målene partene har blitt enige om, samt mål kommunene og fylket har for en bærekraftig utvikling av byområdet. Bypakkearbeidet er tuftet på samarbeid, felles kunnskapsbygging og tillit. Dette er svært viktige faktorer for å klare å nå målene satt for Bypakke Tønsberg-regionen.



Figur 10: Bysykkelordningen i Grenland er en del av kollektivtilbudet (Varden, juni 2023)

## Porteføljestyling i Bypakke Tønsberg-regionen

Prosjektporteføljer i bypakker er underlagt porteføljestyling. Alle bypakker vil ha en viss grad av usikkerhet knyttet til tiltak og resultater. Prosjekter kan få økte kostnader og forsinket framdrift, og veitrafikken kan reduseres mer enn forutsatt med det resultat at bompengeneinntektene blir lavere. Et effektivt porteføljestylingssystem må kunne håndtere framtidige utfordringer som for eksempel endrede bompengeneinntekter og andre finansieringsforutsetninger, økte kostnader, nye prosjekter, lange og vanskelige planprosesser, endringer i måloppfyllelse, rask teknologisk utvikling og endringer i holdninger og politiske prioriteringer.

Stortinget vedtar en øvre økonomisk ramme for bompengefinansiering. Etter stortingsvedtaket skal alle kostnadsendringer håndteres innenfor den vedtatte pakken. For fastlandsforbindelsen innebærer dette at hvis kostnadene for dette prosjektet øker etter stortingsvedtaket, blir det mindre midler igjen til andre tiltak. Blir prosjektet billigere enn forutsatt, vil det frigjøres ekstra midler som kan brukes til andre tiltak innenfor rammene Stortinget fastlegger.

Det samme prinsippet gjelder også for de andre tiltakene i pakken. Stortinget vedtar en økonomisk ramme. Denne blir styrende for hvor stor del av tiltakene som kan realiseres gjennom porteføljestylingen. Dersom det settes i gang flere tiltak enn det som lar seg realisere innenfor den vedtatte rammen, vil prosjekteier overta ansvaret for å sluttfinansiere igangsatte tiltak. Det må være en lokal styring av prosjekter slik at man ikke starter opp for mange nye tiltak før man er sikker på at det er midler til å finansiere det man allerede har igangsatt.

Bruk av gjennomsnittstakst begrenser risikoen for svikt i inntektene. Ved å legge til grunn en gjennomsnittstakst og benytte denne som utgangspunkt for takstøkning, fjernes usikkerheten knyttet til effekten av rabatter, fritak og fordeling mellom tunge og lette kjøretøy. Bortfall av trafikk vil imidlertid fortsatt gi en viss risiko for mindre inntekt enn planlagt. All risiko på kostnadssiden må tas gjennom porteføljestyling.

Hovedgrepet for å håndtere denne usikkerheten er bruk av handlingsprogram.

Handlingsprogrammene vil utarbeides av samarbeidspartene i bypakka, og legges fram til politisk behandling i styringsgruppa og hos partene. Det er behov for felles vedtak i alle kommunene og fylkestinget.

Handlingsprogrammene vil utarbeides for fire år av gangen, og rulleres årlig. Det gir et oppdatert beslutningsgrunnlag hvert år og mulighet til å korrigere kursen ved behov. Handlingsprogrammene vil både redegjøre for status for måloppnåelse, inkludert trafikkutvikling, og for økonomiske rammer. Handlingsprogrammet skal brukes både til både mål- og resultatstyring, og være grunnlag for å prioritere de ulike prosjektene i pakken.

Det første handlingsprogrammet vil utarbeides parallelt med at saken behandles i Stortinget, og legges fram for politisk behandling så snart stortingsproposisjonen er vedtatt. Første mulige handlingsprogram vil derfor gjelde for årene 2026-2029, evt. med deler av 2025.

Handlingsprogrammene rulleres som nevnt hvert år, og det er gjennom disse prosessene som det vil endelig besluttes hvilke prosjekter som skal gjennomføres når i 15-årsperioden. Det er tatt med flere prosjekter i bypakkas prosjektportefølje enn hva det sannsynligvis vil bli mulig å gjennomføre. Dette for å ikke risikerer at en slipper opp for prosjekter i 15-årsperioden.

## Innhold i pakken

Bypakke Tønsberg-regionen består av et knippe ulike prosjekter, og er totalt i størrelsesorden 6,6 mrd. kr, og består av fylkeskommunale og kommunale prosjekter.

Konseptvalgutredningen danner grunnlaget for bypakka. Denne peker på to behov som krever prinsipielle endringer i transportsystemet:

- Behov for en robust og samfunnssikker fastlandsforbindelse fra Nøtterøy som sikrer viktige samfunnsfunksjoner. I praksis betyr det at det er behov for et alternativ til Kanalbrua.
- Behov for å håndtere trafikkøkningen fra forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte.

Prosjektene som er planlagt i Bypakke Tønsberg-regionen er:

- Ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy og Tjøme
- Gange-/sykkel-/kollektivtiltak
- Tiltak Teie, Hogsnesbakken og Tjøme
- Tilknytning til E18

Sammen med ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme, er tiltak som fremmer mer miljøvennlig og arealeffektiv transport en viktig del av bypakka. En helhetlig transportløsning for Tønsberg-regionen forutsetter en sterk satsing på buss, sykkel og gående.

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

Figur 11: Oversikt prosjektportefølje

**Ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy og Tjøme:** Skal gi en robust og samfunnssikker forbindelse for dagens nær 30 000 innbyggere i Færder og Tønsberg kommuner som i dag er avhengig av Kanalbrua. Ny fastlandsforbindelse vil også gi øyene bedre tilgjengelighet og økt attraktivitet.

**Gange-, sykkel-, og kollektivtiltak:** Oppgaven til Bypakke Tønsberg-regionen er å bygge et helhetlig transportsystem i og rundt Tønsberg. For å lykkes er det nødvendig å legge bedre til rette for buss, sykkel og gange. Konseptvalgutredningen for transportsystemet i Tønsberg-regionen (KVU) fra 2013 anbefaler satsing på gange, sykkel og kollektivtransport primært langs hovedaksene og i de mest folkerike områdene, samt en restriktiv tiltakspakke for privatbilbruk.

En ny fastlandsforbindelse mellom Tønsberg og Nøtterøy vil avlaste Tønsberg sentrum for biltrafikk. Dette åpner for nye muligheter på dagens gatenett i Tønsberg sentrum. Det blir for eksempel lettere å legge til rette for god fremkommelighet for bussen inn til byen. Mindre belastende biltrafikk gir muligheter for et byliv tilrettelagt for gående og syklende. Målet er å skape en levende og miljøvennlig by.

**Teie:** En ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy/Tjøme skal ha innslagspunkt på Kolberg med ny tverrforbindelse mellom Smidsrødveien og Kirkeveien, og vil endre kjørevaner og trafikkmengder på de ulike veiene i området. Dette får konsekvenser for eksisterende veier, og i den forbindelse ønskes det å gi Teie sentrum et løft. Transportsystemet skal bidra til en positiv utvikling av områdesenteret Teie med redusert miljøbelastning og barrierevirkning. Målet er å gjøre Teie til et mer attraktivt sted, med økt besøk og opphold. Gatebruksplanen skal se på hvordan Teie sentrum kan bli et trygt og trafikksikkert sted for myke trafikanter, og hvordan fremkommelighet for alle trafikantgrupper kan sikres. Det skal legges til rette for videre utvikling i Teie sentrum med tanke på boliger, handel og næring.

**Tjøme:** Langs fylkesvei 380 fra Ormelet på Tjøme over Brøtsø til Risbrua på Hvasser er det i dag ikke et tilbud til gående og syklende. Dette er en strekning på nesten tre kilometer, og det er et sterkt lokalt ønsket prosjekt for å bedre trafikksikkerheten.

**Hogsnesbakken:** En utbedring i Hogsnesbakken har lenge vært ønsket for at myke trafikanter kan ferdes på en trygg måte. Det foreligger i dag en vedtatt reguleringsplan for en tunnelløsning i Hogsnesbakken, men da et av alternativene for ny fastlandsforbindelse er i konflikt med denne planen, blir det som en del av arbeidet med fastlandsforbindelsen utredet alternative måter å bedre trafikksikkerheten på i bakken.

Porteføljen for Bypakke Tønsberg-regionen er nærmere omtalt i dokumentet Prosjektportefølje (vedlegg 11 til KS2 Hovedrapport).

### Planstatus

Per nå foreligger det kun vedtatt reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse. Oppstart regulering av fv. 303 Hogsnesbakken og fv. 300 er planlagt varslet i september 2024. Per i dag er det utarbeidet skisseprosjekter for disse to prosjektene.

For de andre prosjektene er det jobbet med planer på et mer overordnet nivå (gatebruksplaner for Tønsberg og Teie, og interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtransport). Det er videre jobbet med erfaringspriser og løpemeterpriser for å få en oversikt over mulige kostnader for anbefalte tiltak.

### Prioritering av tiltak i vedtatt bypakke

Det er i bompengeberegningene lagt til grunn en investeringsplan, basert på prosjektutløsende behov, målsettingene for bypakka og avhengigheter mellom prosjektene. Ny fastlandsforbindelse og tilhørende tilknytning til E18 (fv. 300 Semslinna) er prioritert tidlig i perioden. Ny fastlandsforbindelse er viktig for samfunnsikkerhet og beredskap, samt at en rekke andre prosjekter først kan igangsettes når ny fastlandsforbindelse er åpnet og trafikken er lagt om. Semslinna må



åpne samtidig med ny fastlandsforbindelse for å få en hensiktsmessig trafikkavvikling. Viktige prosjekt for gange, sykkel og kollektiv; som stenging av Nedre Langgate for gjennomkjøring, prioritering av kollektivtransport på Kanalbrua og i Nøtterøyveien, samt større tiltak på Teie, kan først gjennomføres når ny fastlandsforbindelse står ferdig.

I investeringsprofilen er fylkeskommunale og kommunale gange, sykkel og kollektivtiltak lagt inn i hele bompengerperioden. Det vurderes som viktig at en kommer i gang med gange, sykkel og kollektivtiltak tidlig i perioden, for å bidra til å endre reisevaner og nå mål om nullvekst.

Fv. 303 Hogsnesbakken og gang- og sykkelvei mellom Brøtsø og Hvasser er kostbare prosjekt som har få avhengigheter. På grunn av dette, samt med behovet for å tilpasse porteføljen til ressursbruk og inntekter, er disse lagt senere i bompengerperioden. Dette gir også mindre rentepådrag.

Selv om ikke midler til drift av kollektivtransport er en del av bypakka, vil det være gunstig å rette noen driftstiltak på buss inn mot oppstart av bompengeinnkreving. Eksempler på dette kan være økt markedsføring av busstilbudet, billettyper- og priser. Det kan også være aktuelt å ha rimeligere billetter i en kortere periode ved oppstart av bompengeinnkrevingen, så fremt det er rom for dette i fylkeskommunes driftsbudsjett. Det vil ikke være aktuelt å tilby gratis buss, slik andre byområder har gjort, da dette erfaringsmessig fører til stor overføring fra gange og sykkel til buss.

### Utarbeidelse og rullering av handlingsprogram

Bypakke Tønsberg-regionen skal som nevnt 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 den mer detaljerte prioriteringen og målstyringen i neste fase. Dette bør derfor utvikles og være en del av det første handlingsprogrammet som legges fram for politisk behandling. 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 måloppnåelse og gjennomføringsrekkefølge.

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.

### Kriterier for styring av måloppnåelse

Prioriteringen og styringen av tiltakene legges inn i et fire-årlig handlingsprogram som revideres hvert år, der tiltakene prioriteres etter gitte kriterier. Det vil utarbeides et endelig kriteriesett i første handlingsprogram. Aktuelle kriterier kan være:

- Måloppnåelse
- Økonomi
- Fremdrift
- Kapasitet
- Geografi
- Endrede samfunnsbehov

Endelige kriterier og prioritering av disse fastsettes når handlingsprogram for perioden 2025 – 2029 vedtas.

I utforming av kriteriesettet vises det også til høringsutkastet til Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtrafikk (handlingsdelen) fra 2019. Her er det anbefalt følgende:

*Anbefalingene i handlingsdelen er basert på måloppnåelse og prioriteringskriterier utledet av målene. For å oppnå målene partene har satt seg, må det arbeides parallelt med fysiske tiltak, driftstiltak og ikke-fysiske tiltak (holdningsskapende arbeid) innen gange, sykkel og kollektivtransport. Det er definert mange prosjekter, og det er derfor nødvendig å prioritere mellom tiltakene. Generelt anbefales det at tiltak som gir høy nytte og mange brukere prioriteres høyest.*

*Kollektivtransporten er ryggraden i transportsystemet, og bør prioriteres høyt. Videre krever omlegging til et nytt kollektivsystem med pendelruter at flere tiltak virker sammen; både fremkommelighetstiltak og tiltak knyttet til infrastruktur. Ny bussrutestruktur (med pendelruter) må etableres i sin helhet for å få effekt, og bypakka har mål om god framkommelighet / «fri framføring» av kollektivtrafikk. Videre er kollektivtrafikk tilgjengelig for nesten alle, uavhengig av vær, føre og fysiske forutsetninger.*

*Satsningen i handlingsdelen er derfor to-delt; 1) Nødvendige tiltak for omlegging til ny rutestruktur og 2) Satsning på gange og sykkel:*

- *Kollektivtiltak som øker framkommeligheten for buss og overgang til nye pendelruter, samt tiltak som bedrer tilgjengeligheten til kollektivtilbudet*
- *Tiltak som bidrar til en sammenhengende og attraktiv gang- og sykkeltilrettelegging der potensialet for økt bruk er størst*

*Når det gjelder prioritering mellom gange- og sykkeltiltakene er følgende prioriteringskriterier lagt til grunn (i prioritert rekkefølge):*

1. *Der det er mange gående og syklende i dag og/eller høyt potensial for flere brukere.*
2. *Høy nytte/ måloppnåelse i forhold til kostnadene og ikke-prissatte konsekvenser.*
3. *Der det mangler sammenhengende gang-/sykkelnett og/eller sammenhengende standard. Bør fjerne «missing links» og uheldige systemskifter.*

Arbeidet med Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv skal gjenopptas i løpet av 2025 med mål om vedtak i 2026. I denne prosessen vil kriteriesettet for prioritering tiltak for gange, sykkel og kollektiv vurderes på nytt og ses på i lys av bla. Mobilitetsplan for Tønsberg sentrum, Trafikksikkerhetsplanen i Færder og evt. andre planer for miljøvennlig transport som er vedtatt etter 2019.

### Beslutningsprosess handlingsprogram

Aktuell årlig beslutningsprosess vil være:

- Behandling i styringsgruppa (januar- februar)
- Lokalpolitisk behandling av handlingsprogram hos partene (april)
- Endelige vedtak om prioritering av fylkeskommunale og kommunale midler (egenandel) ved budsjettbehandling før årsskiftet (oktober – desember)

Hvert 4. år bør det gjøres en større gjennomgang av pakka:

- Vurdering av måloppnåelse de siste 4 årene
- Status og synliggjøring av behov for andre tiltak
- Prioritering av prosjekter i den neste 4-årsperioden basert på status og måloppnåelse

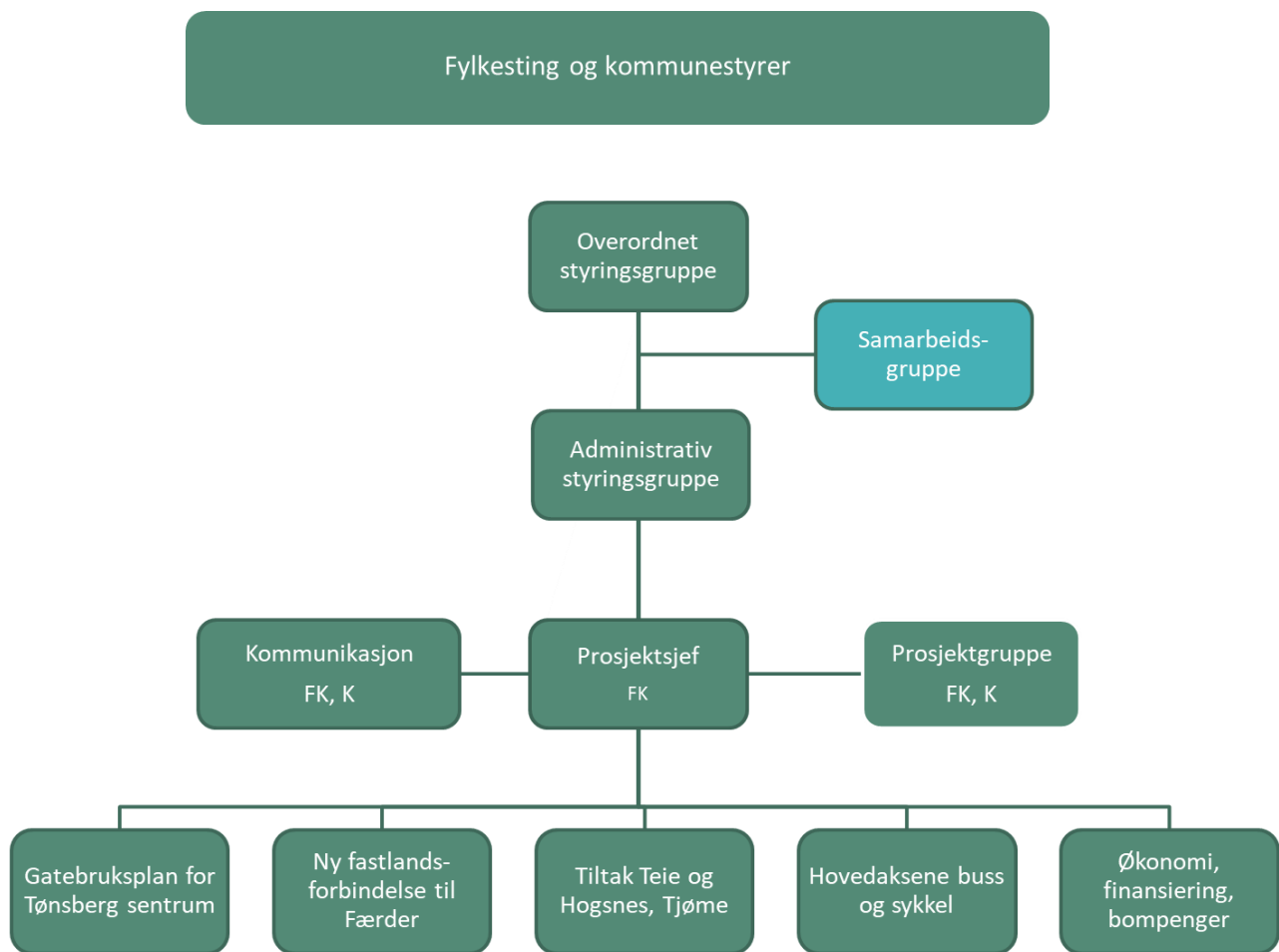
### Organisering av bypakka

Partene i Bypakke Tønsberg-regionen er Vestfold fylkeskommune, Færder kommune og Tønsberg kommune, og det er fylkesting og kommunestyre som er de øverste organene for Bypakke Tønsberg-regionen.

Bypakke Tønsberg-regionen er organisert med en administrativ styringsgruppe (ASG) og en overordna styringsgruppe (OSG). Administrativ styringsgruppe legger frem det faglige grunnlaget for saker som behandles i overordnet styringsgruppe.

I ASG sitter rådmennene hos fylkeskommunen og partnerkommunene, i tillegg til sentrale fagpersoner og representanter fra LO og NHO. I OSG sitter politiske representanter (posisjon og opposisjon), fra hver av kommunene og fylkeskommunen, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Bane Nor og Statsforvalteren (observatør), samt sentrale fagpersoner.

Vegfinans AS har ikke vært en del av styringsgruppene så langt, men det er planlagt å inkludere Vegfinans AS som fast medlem når bypakken nå skal over i en ny fase.



Figur 12: Organisering Bypakke Tønsberg-regionen

Videre er det etablert en tverretattlig prosjektgruppe der alle partene deltar. Gruppen ledes av Vestfold fylkeskommune v/prosjektsjef, og har ansvar for faglig koordinering og avveiling av sakene til styringsgruppen, samt koordinering i egen etat. Prosjektsjefen for bypakka har hovedansvaret for å bindeledd mellom partene, og å forberede møter og saker til administrativ koordineringsgruppe og styringsgruppen.

#### Styringsgruppas mandat

Styringsgruppen vil spille en sentral rolle i å sikre effektiv styring og suksessfull gjennomføring av bypakken. Overordnet styringsgruppe sitt mandat fastsettes av partene i bypakka. I arbeidet med etablering og utarbeiding av bypakka har overordnet styringsgruppe hatt følgende roller:

- Foretar strategiske veivalg underveis i arbeidet, herunder politisk behandling
- Gi samordnede anbefalinger til formelt organ (fylkesting, kommunestyre)
- Ansvar for fremdrift, økonomi og kommunikasjon
- Drøfte saker før behandling i formelt organ
- Avklare mandat og økonomi for prosjektporteføljen

- Behandler og gir råd i de saker ASG fremlegger
- Vedtar fremdriftsplan/milepæler

Styringsgruppas mandat håndteres litt ulikt i de ulike bypakkene, og for investeringsfasen bør styringsgruppas mandat forankres på nytt. Gjennom politiske vedtak hos partene må det fastsettes hvilket handlingsrom styringsgruppa skal ha på vegne av partene. Styringsgruppa må ha klare mandater for å sikre et helhetlig ansvar og porteføljestyling fra pakken igangsettes.

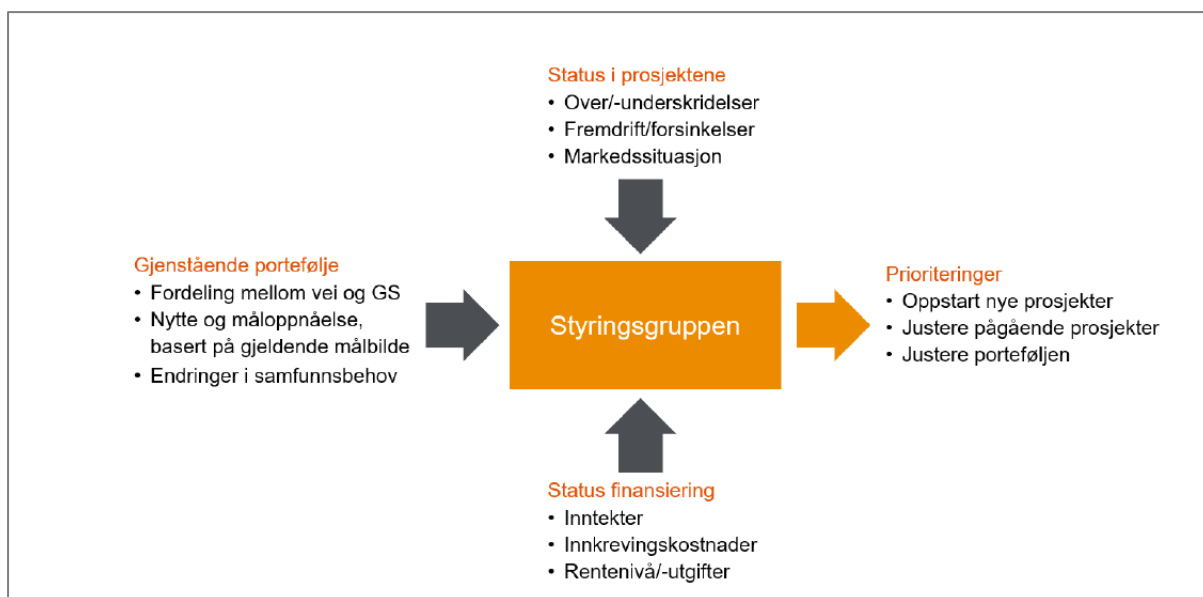
Styringsgruppen bør få ansvar porteføljestylingen i bypakken, basert på prinsipper om porteføljestyling og mål- og resultatstyring, samt har mandat til å justere prosjektbevilgninger og -rekkefølge, innenfor en ramme gitt av kommunestyret og fylkesting i forbindelse med behandling av handlingsprogram. Dette for å sikre kontinuitet og framdrift i den operative fasen.

Det kan være også være aktuelt at styringsgruppen på vegne av kommunene og fylkeskommunen får mandat til å slutte seg til prisjustering av takster og gjøre inntektsnøytrale endringer i tråd med gjeldende takstretningslinjer.

Revidert mandat for styringsgruppa må fastsettes i i forkant av eller i forbindelse med behandling av det første handlingsprogrammet.

Styringsgruppen bør jevnlig motta oppdatert statusinformasjon om hvert enkelt prosjekt i porteføljen for få innsikt i hvordan prosjektene utvikler seg. Dette inkluderer nåværende status, utfordringer, og milepæler som er oppnådd. Rapportering på over- eller underforbruk, samt status på fremdrift, vil være avgjørende for å kunne sette inn tilstrekkelige tiltak i tide. De som skal ta beslutningene må få korrekt og rettidig status-informasjon fra prosjektene. Det er også viktig at styringsgruppen er informert om lokale markedstrender, tilbud og etterspørsel som kan påvirke porteføljen. Dette er illustrert i figur 13, hentet fra KS2-rapporten for Bypakke Haugesund.

Rapportering på inntekter bør også inkludere informasjon om gjeldende innkrevingskostnader, rentenivå og utgifter knyttet til dette slik at styringsgruppen kan gjøre en helhetlig vurdering av status på finansieringen i porteføljen.



Figur 13: Eksempel fra KS2 Bypakke Haugesund på informasjon som må tilflyte styringsgruppe(n)

### Møtefrekvens

Styringsgruppa har møttes etter behov, erfaringsmessig 2-4 ganger i året. Når bypakken nå går over i en ny fase, vil det være aktuelt med en fast møtefrekvens og hyppigere møter (4-5 i året) enn i tidligere fase.

Det tilstrebes konsensus i styringsgruppen, men dersom det ikke oppnås enighet vil saker løftes til partene for endelig beslutning.

### Portefølje- og prosjektstyringsprinsipper

Bypakke Tønsberg-regionen inneholder et knippe prosjekter. Ny fastlandsforbindelse er det største prosjektet, og for dette delprosjektet foreligger det en vedtatt reguleringsplan. Det er utarbeidet noen skisseprosjekter og det gjort kostnadsoverslag for en rekke prosjekter basert på erfaringspriser. Dette betyr at for en del prosjekter kan det være betydelig usikkerhet i kostnadsoverslagene. Utbygging må tilpasses finansieringsrammen. Dette gjøres som nevnt gjennom handlingsprogrammene. I tillegg ble Bypakke Haugesund i KS2-prosessen anbefalt å utarbeide et overordnet styringsdokument for bypakka. Det vurderes også som et viktig grep i styringen av Bypakke Tønsberg-regionen.

Et overordnet styringsdokument for bypakk bør omhandle den overordnede styringen av porteføljen og hvilke krav som stilles til styring og rapportering av enkeltprosjekter. Både fylkeskommunen og begge kommunene vil være ansvarlig for å gjennomføre prosjekter, og det bør defineres noen felles styrings- og rapporterings-prinsipper som nedfelles i dette overordnede styringsdokumentet. Figur 13 over illustrerer eksempler på sentral informasjon som bør inngå i styringen av porteføljen, og som kan struktureres i et overordnet styringsdokument.

### Styring av det enkelte prosjekt

Fylkeskommunen legger til grunn månedlig prosjektrapporteringen, og interne prinsipper for prosjektstyring. Styringen av enkeltprosjekter skal gjøres basert på en styringsfilosofi med å levere prosjektet innenfor avtalt kostnad. Den enkelte prosjektleder vil få tildelt en mindre økonomisk ramme enn det som er forventet kostnad. Videre må det, for å kunne håndtere eventuelle kostnadsoverskridelser i enkeltprosjekt, etableres kuttlistor i alle prosjekter. De identifiserte kuttene må være realistiske. Den endelige avveining mellom å iverksette kutt eller tilføre prosjektet mer midler bør gjøres av styringsgruppen, innenfor rammene fastsatt av partene i bypakka.

En del prosjekter vil også måtte gjennomføres ut fra prinsipp om «design to cost». Dette er aktuelt i de prosjektene hvor det er en viss fleksibilitet med tanke på omfang, løsning og kvalitet.