

Bypakke Tønsberg-regionen
Forslag Handlingsprogram
2027–2030

Forslag oktober 2026



Vestfold
FYLKESKOMMUNE



TØNSBERG
KOMMUNE
– der barn ler



FÆRDER
KOMMUNE
– med vind i seilene

Forord og innledning

Handlingsprogrammet for 2027–2030 viser hvilke vei-, gang-, sykkel-, kollektiv- og trafikkisikkerhetstiltak Vestfold fylkeskommune, Tønsberg kommune og Færder kommune vil prioritere i perioden. Programmet er partenes felles verktøy for å prioritere, fordele midler og følge opp framdrift, økonomi og måloppnåelse i Bypakke Tønsberg-regionen.

Det legges opp til prosjektaktivitet for om lag 2,7 milliarder kroner i fireårsperioden 2027-2030. Per 2030, ved inkludering av årene før handlingsprogrammets periode, vil bypakka ha en total prosjektaktivitet og byutvikling for om lag 3,3 milliarder kroner.

Bypakka skal gi regionen et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem. Ny fastlandsforbindelse til Færder skal redusere sårbarheten i dagens veisystem. Samtidig skal tiltak for kollektivtransport, sykling og gange gjøre det enklere og tryggere å velge andre reisemåter enn bil. De store investeringene og de mindre tiltakene må derfor ses i sammenheng.

Handlingsprogrammet for 2026–2029 ble behandlet av partene i november 2025. I 2026 er bompengeinnkrevingen startet, forberedende arbeider for ny fastlandsforbindelse er i gang, og flere mindre tiltak er gjennomført eller under planlegging. Rulleringen til 2027–2030 bygger videre på disse prioriteringene, oppdatert prosjektstatus og den statlige tilskuddsavtalen for 2026–2029.

Programmet gjelder fire år og rulleres årlig. Det første året danner grunnlag for årsbudsjettet. Årene 2028–2030 viser planlagt aktivitet og økonomiske behov, og vurderes på nytt ved neste rullering. Styringsgruppen gir en felles anbefaling før programmet behandles i fylkestinget og kommunestyrene.

Felles styringsdokument legges fram til behandling parallelt. Det beskriver roller, ansvar, fullmakter og felles arbeidsprosesser. Handlingsprogrammet anvender disse prinsippene på prioriteringene i den kommende fireårsperioden.

Innhold

Forord og innledning	2
Innhold	3
1 Bypakka og målene	4
1.1 Hva er Bypakke Tønsberg-regionen?	4
1.2 Bypakkas mål	4
1.2.1 Samfunnssikkerhet	5
1.2.2 Miljøvennlig by- og stedsutvikling	5
1.3 Helhetlig virkemiddelbruk	5
2 Porteføljestyling i bypakka	6
2.1 Prosjektgjennomføring	6
2.2 Prioriteringskriterier	6
2.3 Prosjektportefølje i prioritert rekkefølge	7
2.4 Økonomiske rammer for bypakkas prosjektportefølje	9
2.5 Bypakkas opprinnelig investeringsprofil	10
4 Bypakka: Handlingsprogram 2027–2030	11
4.1 Hovedprioriteringer og gjennomføring	11
4.2 Forslag til handlingsprogram	11
4.3 Finansiering av handlingsprogram 2027-2030	13
4.3.1 Lokal egenandel	14
4.3.2 Mva-refusjon	14
4.3.3 Bompenger	14
4.2 Prosjekttale Vestfold fylkeskommune	15
4.3 Prosjekttale Færder kommune	16
4.4 Prosjekttale Tønsberg kommune	17
5 Statlig tilskuddsordning	18
5.1 Tilskuddsavtalen: Handlingsprogram 2027-2030	19
5.2 Tilskuddsavtalen: prosjekttale	19
7 Vurdering Handlingsprogram 2027-2030	21

1 Bypakka og målene

1.1 Hva er Bypakke Tønsberg-regionen?

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

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

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

I juni 2025 ble Bypakke Tønsberg-regionen vedtatt i Stortinget (Prop. 95 S (2024 – 2025)) med en samlet økonomisk ramme på om lag 7,2 mrd. (2025-kr). Finansiering av pakken er basert på innkreving av bompenger, fylkeskommunale og kommunale midler, samt mva-kompensasjon. Bypakke Tønsberg-regionen vil ha en innkrevingsperiode på 15 år, og innkrevingen startet 1. juli 2026.

1.2 Bypakkas mål

To behov ligger til grunn for bypakka: å sikre en robust fastlandsforbindelse for viktige samfunnsfunksjoner, og å håndtere veksten i persontransport på en miljøvennlig måte. Samfunns målet er at transportsystemet i Tønsberg-regionen skal være miljøvennlig, robust og effektivt. Målstrukturen gjelder for hele porteføljen og skal brukes ved planlegging, prioritering og vurdering av endringer.

Felles målstruktur

Målområde	Samfunns mål – konkretisering	Effektmål
Miljøvennlig	Et bærekraftig transportsystem som reduserer klimagassutslipp, begrenser lokale miljøskader og oppfyller Ramsarkonvensjonens forpliktelser.	Reduserte utslipp fra transport. Veksten i persontransport tas med kollektivtransport, gange og sykling. Tønsberg og Teie avlastes for biltrafikk.
Robust	En samfunnssikker forbindelse mellom Nøtterøy og fastlandet som sikrer viktige transportavhengige samfunnsfunksjoner.	Redusert risiko for stenging av forbindelsen mellom Nøtterøy og fastlandet.
Effektivt	Bedre framkommelighet og pålitelighet for kollektiv- og næringstransport, slik at kollektivtransportens, næringslivets og regionens konkurransekraft styrkes.	Bedre framkommelighet for sentrumsrettet kollektivtransport, syklende og gående. Minst like god framkommelighet for næringstrafikk i rushtid som i målgrunnlaget.

1.2.1 Samfunnssikkerhet

Nøtterøy og Tjøme er avhengige av forbindelsen over Kanalbrua for blant annet vareforsyning, beredskap, tjenester og reiser til arbeid og skole. Stenging eller alvorlige hendelser kan få store konsekvenser. Ny fastlandsforbindelse skal redusere denne sårbarheten og sikre transportavhengige samfunnsfunksjoner.

Samfunnssikkerhet omfatter også gjennomføringsperioden. Anleggsarbeidene må planlegges slik at framkommelighet for nødetater, nødvendig næringstransport og trygge forbindelser for gående og syklende ivaretas. Samtidige arbeider på sentrale strekninger må samordnes mellom partene.

1.2.2 Miljøvennlig by- og stedsutvikling

Bypakka skal støtte en arealutvikling med fortetting og transformasjon i den vedtatte senterstrukturen. Korte avstander, gode forbindelser til skoler, arbeidsplasser og knutepunkter og attraktive gater og byrom gjør det enklere å gå, sykle og reise kollektivt. Tiltakene skal samtidig avlaste Tønsberg sentrum og Teie for biltrafikk.

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

«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange».

Bypakke-porteføljen inneholder derfor mange prosjekter som skal bidra til at det er attraktivt og trygt for flere å gå, sykle og reise kollektivt i regionen.

1.3 Helhetlig virkemiddelbruk

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

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

Virkemiddel	Eksempler og bidrag
Infrastruktur	Vei, sammenhengende gang- og sykkelanlegg, sikre kryss og tiltak for bussens framkommelighet.
Drift	Godt vedlikehold, vinterdrift og et kollektivtilbud som gjør infrastrukturen attraktiv å bruke.
Areal- og byutvikling	Fortetting ved sentre og knutepunkter, korte avstander og attraktive gater og byrom.
Trafikkregulering	Bompenger, parkeringspolitikk og andre trafikkregulerende tiltak som virker sammen med bedre alternativer til bil.
Kommunikasjon	Tydelig reiseinformasjon og informasjon om nye tilbud, omkjøring og trygg ferdsel.
Teknologi	Reiseinformasjon, trafikkdata og mobilitetsløsninger som støtter målene.

2 Porteføljestyring i bypakka

Bypakke Tønsberg-regionen styres i henhold til vedtatt felles styringsdokument for bypakkesamarbeidet. Roller, ansvar, fullmakter og arbeidsprosesser følger styringsdokumentet og gjentas derfor ikke fullt ut i handlingsprogrammet.

Bypakka styres som en samlet portefølje gjennom årlig rullering av handlingsprogrammet og løpende rapportering. Måloppnåelse, økonomi, framdrift og rekkefølge samt kapasitet skal vurderes i sammenheng. Den delvis bompengefinansierte porteføljen og tilskuddsporteføljen følges innenfor hver sine økonomiske rammer og vilkår.

Kostnadsøkninger og inntektssvikt skal håndteres gjennom prioritering, tilpasning og eventuelt reduksjon av prosjekter. Lavere kostnader eller høyere inntekter kan gi rom for gjennomføring av flere tiltak innenfor porteføljen, lavere takster eller kortere innkreving, i tråd med proposisjonen og nødvendige lokale vedtak.

2.1 Prosjektgjennomføring

Handlingsprogrammet avgjør hvilke prosjekter som prioriteres, når de skal gjennomføres og hvilke rammer som gjelder. Partene har selv ansvar for å gjennomføre planlegging og utbygging av sine prosjekt (prosjektstyring), utfra egne rutiner hos prosjekteier. Prosjekteierskapet følger som hovedregel veieierskapet, med mindre annet er regulert i en skriftlig avtale.

Den enkelte prosjekteier har ansvar for planlegging, nødvendige tillatelser, anskaffelser, grunnnerv, byggherreoppgaver og økonomi i egne prosjekter. Prosjekteieren skal sikre tilstrekkelige ressurser og rapportere framdrift, forbruk, prognose, usikkerhet og vesentlige endringer slik at den samlede porteføljen kan styres på et oppdatert grunnlag.

Når et prosjekt berører flere veieiere, skal ansvar, kostnadsdeling, grensesnitt og rapportering avklares før gjennomføring. Samordningsgruppen samordner saker og rapportering på tvers av partene. Avvik og behov for endringer behandles etter det felles styringsdokumentet.

2.2 Prioriteringskriterier

Følgende kriterier er brukt ved prioritering av tiltak i handlingsprogrammet, i tråd med bypakkas styringsdokument.

Måloppnåelse

Prosjektene vurderes ut fra hvordan de bidrar til et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem. Følgende spørsmål legges til grunn:

- Styrker tiltaket samfunnssikkerheten og reduserer sårbarheten i transportsystemet?
- Treffer tiltaket mange gående, syklende eller kollektivreisende, og har det potensial for flere brukere?
- Bidrar tiltaket til mindre persontransport med bil og til nullvekstmålet?
- Støtter tiltaket attraktiv by- og stedsutvikling og konsentrert arealbruk i tråd med regionale og kommunale planer?
- Avlaster tiltaket Teie og Tønsberg sentrum for biltrafikk?
- Bedrer tiltaket framkommelighet, tilgjengelighet og attraktivitet for gange, sykkel og kollektivtransport?

- Ivaretas minst like god framkommelighet for næringstransporten som i målgrunnlaget?
- Gir tiltaket et mer sammenhengende og trafiksikkert transportnett, for eksempel ved å fjerne manglende forbindelser?

Ved endringer i innhold eller rekkefølge skal det vurderes om målbidraget svekkes eller styrkes, og om andre tiltak kan gi tilsvarende effekt med lavere ressursbruk.

Økonomi

Prioriteringen skal bygge på disponible midler, oppdaterte kostnadsanslag, usikkerhet og realistiske inntektsforutsetninger. Virkninger for likviditet, lånebehov, renter og andre prosjekters rammer må inngå. Planlegging og gjennomføring skal tilpasses finansieringen. Kravene til lokal egenandel og til andel gang-, sykkel- og kollektivtiltak må ivaretas for den samlede pakken.

Framdrift og rekkefølge

Planstatus, reguleringsbehov, grunnnerv, teknisk modenhet og nødvendige beslutninger skal være tilstrekkelig avklart for den aktiviteten som foreslås. Prosjekter vurderes opp mot avhengigheter, andre planer, felles entrepriser og trafikkavvikling i anleggsfasen. Et prosjekt med stort målbidrag kan måtte vente til en nødvendig forutsetning er på plass.

Kapasitet

Partenes ressurser til planlegging, anskaffelser, byggeledelse og oppfølging skal stå i forhold til aktivitetsnivået. Kapasitet i entreprenørmarkedet og på veinettet må også vurderes. Dersom ressursmangel gir vesentlige forsinkelser, skal konsekvenser og mulige omprioriteringer løftes tidlig.

2.3 Prosjektportefølje i prioritert rekkefølge

Prosjektporteføljen i Prop. 95 S danner rammen for prioriteringene. Ny fastlandsforbindelse er prioritert i utbyggingsplanen, mens tiltak for gange, sykkel og kollektivtransport skal gjennomføres gjennom hele perioden. Endelig rekkefølge og årsfordeling fastsettes gjennom porteføljestyringen. Tall 2025-kr, inkl. mva, jamfør Prop. 95S.

Prosjekt / post	Referanse, mill. 2025-kr
1) Ny fastlandsforbindelse til Færder	5 221
2) Programområdetiltak på kommunal og fylkeskommunal vei	859
3) Fv. 300 Semslinna	303
4) Tiltak i Teie-området	151
5) Fv. 303 Hogsnesbakken	227
6) Fv. 3076 Gang- og sykkelvei Brøtsø - Hvasser	88
7) Kryssing av Kanalen	151
8) Forskutterte planmidler (historisk post)	224
9) Etablering bomstasjoner	28
Sum	7 252

Prosjekt 2) Programområdetiltak på kommunal og fylkeskommunal vei

Programområdene konkretiserer tiltak som er forankret i tidligere planarbeid, blant annet gatebruksplanene for Tønsberg og Teie, kommunedelplanarbeid for gange, sykkel og kollektiv og kommunenes trafikksikkerhetsplaner. Prosjektporteføljen fra 2023 beskriver innhold og sammenhenger nærmere. Ferje og ladeinfrastruktur som ble tatt ut ved stortingsbehandlingen, inngår ikke som egne tiltak i oversikten.

Denne delen av prosjektporteføljen er en viktig forutsetning for bypakkas føring om at minst 15 prosent av bypakkas midler skal brukes til tiltak for gange, sykkel, kollektiv og trafikksikkerhet. Prosjektene gjennomføres gjennom hele bypakkas levetid, og tidsmessig fordeling av disse prosjektene er tett knyttet til estimert investeringsprofil. Tall i 2025-kr, inkl. mva.

ID	Programområdetiltak	Eier	Referanse, mill. 2025-kr
2a	Tilrettelegging for gående og syklende langs hovedaksene - mindre tiltak	VFK, TK, FK	44
2b	Tilrettelegging for kollektiv langs hovedaksene - mindre tiltak	VFK	33
2c	Trafikksikkerhetstiltak som følge av eventuelle trafikklekkasjer	VFK	5
2d	Tiltak for gående, syklende og kollektivtrafikk fra Sykehusbakken til Presterødbakken	VFK	77
2e	Kollektivprioritering i Nøtterøyveien	VFK	88
2f	Fv. 3098 Amundrødveien og Munkerekkeveien	VFK	28
2g	Gang- og sykkelinfrastruktur i Tønsberg indre sentrum	TK	185
2h	Gang- og sykkelinfrastruktur i Tønsberg ytre sentrum	TK	13
2i	Kanalen som byrom	TK	16
2j	Sykkeltilrettelegging i Farmannsveien og Jernbanegaten	VFK	11
2k	Gateterminal for buss ved Tønsberg jernbanestasjon	VFK	55
2l	Oppgradering av Tollbodgaten	VFK	5
2m	Miljøgate i Nedre Langgate	VFK	55
2n	Kollektivprioritering, Mammutkrysset	VFK	23
2o	Bedre tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange i Halvdan Wilhelmsens allé (fra Hvalen-krysset til Sprutparken)	VFK	12
2p	Lokalsentra rundt Tønsberg – gange-, sykkel- og kollektivtiltak	VFK, TK	44
2q	Gang- og sykkelinfrastruktur i Færder/Nøtterøy	FK	142
2r	Gange- og sykkeltiltak i Tjøme sentrum og nærliggende områder	FK	23
Sum programområdetiltak			859

VFK = Vestfold fylkeskommune, TK = Tønsberg kommune, FK = Færder kommune.

Referansetall er mill. 2025-kroner inkl. mva.

2.4 Økonomiske rammer for bypakkas prosjektportefølje

Den delvis bompengefinansierte porteføljen bygger på rammen i Prop. 95 S (2024–2025). Denne angir estimert fordeling mellom bypakkas finansieringskilder. Referansebeløpene viser opprinnelig finansiering for hele prosjektporteføljen i bypakkas samlede levetid, og er ikke årsbevilgninger for 2027–2030. Tall i mill.2025.kr. Mva fremkommer som egen finansieringskilde jamfør krav om tilbakeføring av mva-refusjon til bypakka.

Finansieringskilde	Referanse, mill. 2025-kr
Vestfold fylkeskommune	600
Tønsberg kommune	187
Færder kommune	116
Merverdiavgiftskompensasjon, anslag	1 233
Bompenger til investeringer	5 116
Sum finansiering	7 252

Prosjekter på kommunal vei finansieres i hovedsak av kommunal egenandel og mva-refusjon. Prosjekter på fylkeskommunal vei finansieres i hovedsak av bompenger, fylkeskommunal egenandel og mva-refusjon.

Lokale egenandeler utgjør et samlet estimert beløp 903 mill. 2025-kroner. Lokal egenandel skal være 15 prosent av de samlede prosjektkostnadene, eksklusiv merverdiavgift. Egenandelen er i opprinnelig estimer fordelt med 66 prosent på Vestfold fylkeskommune, 21 prosent på Tønsberg kommune og 13 prosent på Færder kommune.

Felles prisnivå og sammenlignbare tall

Bypakkas prosjektportefølje prisjusteres og indekseres i takt med estimert utvikling for byggekostnadsindeks for veganlegg. Denne legger føringer for bypakkas estimerte prosjektkostnader, og tilhørende vurdering av nivå for mva-kompensasjon og lokale egenandeler.

For Handlingsprogram 2027-2030 er det forutsatt en utvikling i byggekostnadsindeks for veganlegg på 3,5 % fra 2025-kr til 2026-kr, samt 3,5 % fra est. 2026-kr til est. 2027-kr. Bypakkas bompenger forutsettes justert i takt med utvikling i konsumprisindeks. Forbruk fra tidligere år må omregnes til samme prisnivå når det sammenlignes med en ramme i eksempelvis 2027-kroner. Historiske avtale- og vedtaksbeløp skal samtidig kunne spores til bypakkas opprinnelig prisnivå i 2025-kr.

Prisjustering endrer ikke i seg selv prosjekttinnhold eller vedtatte økonomiske rammer. Endrede kostnads- og inntektsprognoser og nye prioriteringer skal legges frem til behandling gjennom egne behandlingpunkter.

Økonomiske føringer

Lokal egenandel skal utgjøre 15 prosent av investeringskostnadene ekskl. merverdiavgift. Egenandel og merverdiavgiftskompensasjon er ulike finansieringsposter. Proposisjonen legger også opp til at minst 15 prosent av midlene i bypakka brukes til gang-, sykkel- og kollektivtiltak. Begge føringene skal følges opp ved omprioriteringer.

Investeringsstakten må tilpasses inntekter, likviditet og gjeld. Forventede bidrag fra andre aktører tas bare inn i finansieringsplanen med dokumentert beløp, grunnlag og forventet betalingstidspunkt. Finansieringen skal avstemmes både for perioden 2027–2030 og for gjenstående gjennomføring etter 2030.

2.5 Bypakkas opprinnelig investeringsprofil

Bompengeberegningene og den lokalpolitiske behandlingen bygget på en langsiktig investeringsprofil.

I handlingsprogrammet for 2026–2029 ble profilen vist i 2025-kroner. Denne viser opprinnelig investeringsprofil, basert på tidslinje for gjennomføring av bypakkas prosjekter. Tall i 2025-kr, inkl. mva.

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

Tabellen under er i utgangspunktet lik tabellen over, men hensyntar oppdeling av prosjektene «Gange / sykkel / kollektiv, samt kompenserende tiltak» og «Kryssing av Kanalen». Disse er fordelt på prioritet 2) Programområdetiltak (fylkesvei) og prioritet 7) «Kryssing av Kanalen».

Tabellen under viser opprinnelig investeringsprofil, fordelt på bypakkas ni hovedprosjekter jf. Prop. 95S. Tall i mill. 2025-kr, inkl. mva.

Prioritet	Prosjektnavn	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	Sum
1	Ny Fastlandsforbindelse til Færder	220	220	267	551	881	1 211	1 101	551	220	-	-	-	-	-	-	-	5 222
2	Programområdetiltak Færder kommune	-	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	135
2	Programområdetiltak Tønsberg kommune	-	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	218
2	Programområdetiltak Vestfold fylkeskommune	-	18	18	18	29	29	51	40	64	75	58	31	30	30	13	-	508
3	Fv. 300 Semslinna	-	-	-	6	22	110	110	55	-	-	-	-	-	-	-	-	303
4	Tiltak Teie-området	-	-	-	-	-	-	6	24	66	55	-	-	-	-	-	-	151
5	Fv. 303 Hogsnesbakken	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	55	110	55	-	-	-	227
6	Fv. 3076 Gang- og sykkelvei Brøtstø - Hvasser	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	11	39	33	88
7	Kryssing av Kanalen	-	-	-	-	-	-	-	11	20	20	20	20	20	20	20	-	151
8	Forskuttede planmidler	224	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	224
9	Etablering av bomstasjoner	28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28
Sum opprinnelig investeringsprofil		471	262	308	598	956	1 374	1 292	705	394	181	156	185	134	85	95	57	7 252

Profilen viser at store investeringer tidlig i perioden, særlig i ny fastlandsforbindelse, gir behov for lånefinansiering før bompengeinntektene er opptjent.

Beregnete bomtakster er basert på opprinnelig investeringsprofil, og tilhørende gjennomføringstakt av prosjektene.

En endret gjennomføringsrekkefølge må vurderes for hele bompengeperioden. Framskynding kan øke lånebehov og renter og dermed redusere midlene til øvrige tiltak, og kan medføre behov for økte bompengetakster.

4 Bypakka: Handlingsprogram 2027–2030

4.1 Hovedprioriteringer og gjennomføring

Programmet viderefører prioriterte prosjekter og legger opp til en trinnvis gjennomføring tilpasset måloppnåelse, planstatus, finansiering og kapasitet. Ny fastlandsforbindelse er førende for den samlede investeringsprofilen. Samtidig skal tiltak for gange, sykkel, kollektivtransport og trafiksikkerhet gi forbedringer gjennom hele perioden.

Følgende hovedgrep foreslås for 2027–2030:

- Videreføre forberedende arbeider og hovedkontrakter for ny fastlandsforbindelse etter prosjektets oppdaterte gjennomføringsplan.
- Ferdigstille eller følge opp tiltak som er startet i 2026, før det bindes midler til nye tiltak med tilsvarende formål.
- Sikre planlegging, prosjektering og gjennomføring av viktige byutviklingsprosjekter innen gange, sykkel, kollektiv og trafiksikkerhet, med realistiske overganger til bygging, og god samordning mellom prosjektet som berører samme område.
- Prioritere gjennomføring av tiltakene i Tilskuddsavtalen innenfor avtalens tidsramme og disponible tildelinger.
- Vurdere politiske innspill om rekkefølge sett opp mot kostnader, kapasitet, måloppnåelse og konsekvenser for resten av porteføljen. Det er lagt inn framskynding av flere prosjekter på bakgrunn av politiske innspill. Dette inkluderer framskynding av flere bompengefinansierte delprosjekter i prosjektprioritet 2) Programområdetiltak, og prioritet 4) Tiltak Teie området. I tillegg er det framskyndet planlegging av prioritet 5) Fv. 303 Hogsnesbakken, prioritet 6) Fv. 3076 Gang- og sykkelvei Brøtsø – Hvasser, samt noe planleggingsaktivitet i 2027 på prioritert 7) Kryssing av Kanalen. Per Handlingsprogram 2027-2030 er alle porteføljens hovedprosjekter prioritert med midler til planlegging.

4.2 Forslag til handlingsprogram

Tabellene på de neste sidene viser et forslag til prosjektaktivitet i perioden 2027-2030. Det foreslås et totalt aktivitetsnivå på om lag 2,7 milliarder kroner i fireårsperioden.

Bypakkas portefølje vises for bypakkas hovedportefølje, som består av ni prosjekter i prioritert rekkefølge. Prosjektprioritet 2) Programområdetiltak består av atten underliggende delprosjekter. Disse presenteres per prosjekt i egen tabell.

Tabellen viser de ulike prosjektene med spesifisering av prosjekteier (veieier), total økonomiske ramme for alle år, prognose regnskap per utgangen av 2026 og budsjettinnspill for årene i handlingsprogrammets periode (2027-2030).

Tabellen viser også estimert påløpte kostnader i handlingsprogrammets periode, totalt per 2030 og gjenstående forpliktelser (restmidler) etter 2030.

Alle tall i mill. estimerte 2027-kr, inkl. mva.

Bypakken prosjektportefølje jf. Prop. 955					Handlingsprogram 2027-2030						
Prioritet	Prosjekt navn	Prosjekt eier	Total økonomisk ramme	Prognose regnskap per 2026	2027	2028	2029	2030	Sum HP 2027-2030	Sum totalt per 2030	Restmidler etter 2030
1	Ny Fastlandsforbindelse til Færder	VFK	5 592,9	277,9	85,7	401,7	610,6	1 199,8	2 297,8	2 575,7	3 017,2
2	Programområdetiltak	VFK, TK, FK	920,2	37,1	69,3	57,6	74,5	82,7	284,1	321,2	599,0
3	Fv. 300 Semslinna	VFK	324,6	9,9	2,0	5,9	23,6	-	31,5	41,4	283,2
4	Tiltak Teie-området	VFK, FK	161,8	2,2	4,8	14,5	33,0	47,1	99,4	101,6	60,2
5	FV. 303 Hogsnesbakken	VFK	243,2	10,8	1,1	-	-	-	1,1	11,8	231,3
6	Fv. 3076 Gang- og sykkelvei Brøtstø - Hvasser	VFK	94,3	0,3	0,3	-	-	-	0,3	0,6	93,7
7	Kryssing av Kanalen	VFK	161,8	-	0,2	-	-	-	0,2	0,2	161,6
8	Forskuttering planmidler	VFK, TK, FK	240,0	209,2	-	-	-	-	-	209,2	30,8
9	Etablering av bomstasjoner	VFK	30,0	22,4	-	-	-	-	-	22,4	7,6
Sum i mill. est. 2027-kr			7 768,5	569,7	163,4	479,7	741,7	1 329,5	2 714,3	3 284,0	4 484,5

Prosjektprioritet 2) Programområdetiltak består av atten underliggende delprosjekter. Disse presenteres per prosjekt i tabellen under. Alle tall i mill. estimerte 2027-kr, inkl. mva.

Delprosjekter i prosjektprioritet 2) Programområdetiltak					Handlingsprogram 2027-2030						
Prioritet	Programområdetiltak	Prosjekt eier	Total økonomisk ramme	Prognose regnskap per 2026	2027	2028	2029	2030	Sum HP 2027-2030	Sum per 2030	Restmidler etter 2030
2a	Tilrettelegging for gående og syklende langs hovedaksene - mindre tiltak	VFK, TK, FK	47,1	6,6	24,9	5,7	2,0	4,0	36,5	43,2	4,0
2b	Tilrettelegging for kollektiv langs hovedaksene - mindre tiltak	VFK	35,4	-	-	-	2,1	-	2,1	2,1	33,2
2c	Trafikksikkerhet som følge av eventuelle trafikklekkasjoner	VFK	5,4	-	2,7	-	-	-	2,7	2,7	2,7
2d	Sykehusbakken til Presterødbakken	VFK	82,5	0,2	3,2	16,1	21,4	26,8	67,5	67,7	14,8
2e	Kollektivprioritering i Nøtterøyveien	VFK	94,3	-	-	-	-	-	-	-	94,3
2f	FV. 3098 Amundrødveien og Munkerekkeveien	VFK	30,0	-	1,6	1,6	10,7	-	13,9	13,9	16,1
2g	Gang- og sykkelinfrastruktur i Tønsberg indre sentrum	TK	198,2	8,2	8,0	6,5	3,5	6,0	24,0	32,2	166,0
2h	Gang- og sykkelinfrastruktur i Tønsberg ytre sentrum	VFK, TK, FK	13,9	3,6	2,0	2,0	1,0	2,0	7,0	10,6	3,4
2i	Kanalen som byrom	TK	17,1	2,4	1,0	1,0	1,0	1,0	4,0	6,4	10,7
2j	Sykkeltilrettelegging i Jernbanegaten	VFK	11,8	0,0	0,4	-	-	10,7	11,1	11,2	0,6
2k	Gateterminal for buss ved Tønsberg jernbanestasjon	VFK	58,9	-	1,1	1,1	2,1	21,4	25,7	25,7	33,2
2l	Oppgradering av Tollbodgaten	VFK	5,4	-	-	-	-	-	-	-	5,4
2m	Miljøgate i Nedre Langgate	VFK	58,9	-	1,1	1,1	1,1	-	3,2	3,2	55,7
2n	Kollektivprioritering , Mammutkrysset	VFK	24,6	-	-	-	-	-	-	-	24,6
2o	Halvdan Wilhelmsens allè, kollektiv, sykkel og gange	VFK	12,9	-	-	-	-	-	-	-	12,9
2p	Lokalsentra rundt Tønsberg - gange-, sykkel- og kollektivtiltak	VFK, TK, FK	47,1	3,1	4,7	3,5	17,4	3,1	28,7	31,8	15,3
2q	Gang- og sykkelinfrastruktur i Færder / Nøtterøy	FK	152,1	10,2	10,8	19,1	12,2	7,6	49,7	60,0	92,1
2r	Gange- og sykkeltiltak i Tjøme sentrum og nærliggende områder	FK, VFK	24,6	2,8	7,8	-	-	-	7,8	10,6	14,0
Sum			920,2	37,1	69,3	57,6	74,5	82,7	284,1	321,2	599,0

Handlingsprogram 2027-2030 viser stor aktivitet i oppstartsfasen av Bypakke Tønsberg-regionen.

Ny Fastlandsforbindelse til Færder er et av to prosjektutløsende behov i Bypakke Tønsberg-regionen, og ligger som prioritet nr. 1 i bypakkens prioriterte rekkefølge. Den nye fastlandsforbindelsen skal bidra til å gjøre transportsystemet mer samfunnsikkert og effektivt, og er sammen med Semslinna (prioritet 3) en forutsetning for en helhetlig utvikling av transportsystemet i Tønsberg-regionen som er miljøvennlig, effektivt og robust.

En ny fastlandsforbindelse gjør det mulig å sikre bedre framkommelighet for buss og myke trafikanter, ved at transportsystemet avlastes for trafikk. Dette gjør det mulig å prioritere buss i egne kollektiv- eller sambruksfelt på innfartene til Tønsberg sentrum, samt gjør det mulig å tilrettelegge bedre for de som går og sykler.

Det andre prosjektutløsende behovet for bypakken er at trafikkveksten skal tas med sykkel, gange, og kollektivtransport. Handlingsprogrammet inkluderer en stor satsing på de mindre og mellomstore prosjektene og delprosjektene som skal gjøre det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt på hverdagsreisene i Tønsberg-regionen. Disse prosjektene skal bidra til et bedre bymiljø både i Tønsberg og Teie sentrum, samt i og rundt lokalsentra.

I perioden 2027-2030 planlegges det stor aktivitet rundt Teie torv (prioritet 4), samt på viktige transportårer og målpunkt i og rundt sentrum gjennom Programområdetiltak (prioritet 2). Tilrettelegging for myke trafikanter fra Sykehusbakken til Presterødbakken (2d) prioriteres, i tillegg til bedre løsninger for myke trafikanter og buss rundt Tønsberg stasjon (2k). Det ligger en betydelig satsing på myke trafikanter i Tønsberg sentrum (2a, 2i, 2q), i Færder / Nøtterøy / Tjøme (2q og 2r), samt oppstart og gjennomføring på tiltak i lokalsentra og langs viktige transportårer for myke trafikanter (2a, 2f, 2h, 2p)

4.3 Finansiering av handlingsprogram 2027-2030

Tabellen under viser finansiering av bypakkas handlingsprogram for årene 2027-2030, fordelt per finansieringskilde, per år.

Det er økonomisk dekning for handlingsprogrammets prosjektaktivitet, forutsatt lokalpolitiske vedtak om lokale egenandel jf. budsjettinnspill. Tall i mill. est. 2027.kr. Merverdiavgift vises som en separat finansieringskilde.

Finansiering av HP 2027-2030	Sum total forpliktelse alle år	Påløpt per 2026	Handlingsprogram 2027-2030				Sum forpliktelse 2027-2030	Gjenstående forpliktelse etter 2030
			2027	2028	2029	2030		
Egenandel Vestfold fylkeskommune	642,7	42,8	65,0	65,0	65,0	55,0	250,0	349,9
Egenandel Tønsberg kommune	200,3	19,2	12,9	12,0	10,0	11,6	46,5	134,7
Egenandel Færder kommune	124,3	11,0	15,4	15,9	10,1	6,3	47,8	65,5
Mva-refusjon	1 320,8	45,9	27,8	81,5	126,1	226,0	461,4	813,5
Bompenger	5 480,0	450,8	42,3	305,2	530,5	1 030,6	1 908,6	3 120,6
Sum finansiering i mill. est 2027-kr	7 768,2	569,7	163,4	479,7	741,7	1 329,5	2 714,3	4 484,1

I tillegg til bompenger og lokale egenandeler i perioden, forutsettes det at mva-kompensasjon fra staten på bypakkens prosjekter tilbakeføres bypakka.

4.3.1 Lokal egenandel

Prosjekter på kommunal vei finansieres i hovedsak av kommunal egenandel. Unntak i denne handlingsprogramperioden er 4) Tiltak på Teie som bompengefinansieres. Bypakkas øvrige prosjekter er på fylkeskommunal vei, og finansieres av bompenger og fylkeskommunal egenandel.

Det er viktig å ha fokus på oppfyllelse av krav om lokal egenandel på totalt 15 prosent av investeringskostnad eks. mva. Ved framskynding av bompengefinansierte prosjekter bør også egenandel framskyndes. Dette for å spre økonomisk merbelastning på flere kilder enn bypakkas bompenger, og sikre mest mulig samsvar mellom gjennomføringsplan og opprinnelig investeringsprofil.

Andel lokal egenandel er synkende gjennom perioden, fra 69 prosent av investeringskostnad eks. mva i 2027 til 7 prosent i 2030. Det er tatt grep for å øke lokale egenandel på de delvis bompengefinansierte prosjektene siden forrige rullering. Vestfold fylkeskommune har økt sitt bidrag med om lag 80 mill. est. 2027-kr i fireårsperioden. Per 2030 er det totalt budsjettert med en samlet lokal egenandel på 15 prosent.

4.3.2 Mva-refusjon

Jamfør Prop.95S forutsettes det at mva-kompensasjon fra staten på bypakkens prosjekter tilbakeføres bypakka.

Mva-kompensasjon er for fireårsperioden foreløpig estimert til totalt 461,4 mill. est. 2027-kr. Beløpet fordeles med 436,9 mill.kr for Vestfold fylkeskommune, 9,8 mill.kr for Tønsberg kommune og 14,6 mill.kr for Færder kommune.

4.3.3 Bompenger

I bypakkas rammer er det lagt til grunn disponibel bompengefinansiering til bypakkas prosjekter på totalt 5 116 mill. 2025-kr i en femtenårsperiode.

Bompenger prisjusteres i takt med utvikling i konsumprisindeks. Per HP 2027-2030 er det lagt til grunn samsvar mellom utvikling i konsumprisindeks og byggekostnadsindeks for veganlegg.

Bompenginnskrevningen i Bypakke Tønsberg-regionen startet 1. juli 2026, og er i tidlig fase. Det er behov for å se utviklingen gjennom ett år før man kan vurdere eventuelle endringer mot estimerte forutsetninger. I handlingsprogram 2027-2030 legges det til grunn jevn fordeling av estimert disponible bompenginntekter

Totalt brutto bompenginntekter er estimert til 6 239 mill. 2025-kr. Av disse er om lag 706 mill.kr beregnet å dekke finansieringskostnadene, og om lag 406 mill.kr er beregnet å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet. I tråd med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter er det lagt til grunn en lånerente på 5,5 prosent de første ti årene med låneopptak, og deretter 6,5 prosent.

4.2 Prosjektomtale Vestfold fylkeskommune

Følgende av Vestfold fylkeskommune sine tiltak er prioritert med midler i handlingsperioden. Prioritering gjelder både midler til planlegging og midler til bygging og gjennomføring. Prosjektinnhold, omfang, rekkefølge og tidslinje for enkeltprosjekter og delprosjekter er nærmere beskrevet i prosjektark.

Prosjekt 1: Ny fastlandsforbindelse til Færder.

Forentreprise på Smørberg pågår. Det arbeides med anleggsvei, omlegging av høyspent og konkurransegrunnlag for første hovedkontrakt. Innløsning av private boliger er gjennomført, mens stripeerverv og næringserverv er i neste fase. Programmet bør prioritere videre gjennomføring etter oppdatert kontrakts- og utbetalingsplan.

Prosjekt 2: Programområdetiltak på fylkeskommunal vei

Programområdetiltakene på fylkeskommunal vei består av flere delprosjekter innen gange og sykkel, kollektiv, trafiksikkerhet og bymiljø. Tiltakene skal samlet bidra til måloppnåelsen i Bypakke Tønsberg-regionen.

- **2a) Halvdan Wilhelmsens allé, Sprutparken–jernbanebrua** skal gi bedre forhold for gående og syklende på en sentral forbindelse gjennom Tønsberg. Før gjennomføring må endelig løsning og gjennomføringsgrunnlag avklares.
- **2d) Sykehusbakken–Presterødbakken** er et større programområdetiltak for gående, syklende og kollektivtrafikk. Prosjektet krever videre planavklaringer før løsning, omfang og kostnader kan fastsettes.
- **2f) Fv. 3098 Amundrødveien og Munkerekkeveien** skal bidra til bedre forhold for gående og syklende. Prosjektet må ses i sammenheng med øvrige tiltak på Amundrødveien, slik at omfang, finansiering og ansvar er tydelig avgrenset.
- **2j/2k) Sykkeltilrettelegging i Farmannsveien og Jernbanegaten, og gateterminal ved Tønsberg jernbanestasjon** inngår i utviklingen av området rundt Tønsberg stasjon og må samordnes med pågående områderegulering av Knutepunkt Tønsberg. Videre planlegging skal avklare løsning, grensesnitt og kostnader før gjennomføring.
- **2p) Vear – fv. 303 Melsomvikveien** skal bedre forholdene for gående og syklende og forbindelsene mot skole og lokalsenter. Prosjektet må samordnes med kommunale tiltak og pågående regulering av Vear lokalsenter nord.
- I tillegg inngår flere mindre tiltak, blant annet **gang- og sykkeltiltak i Slagenveien, kollektivtiltak langs hovedaksene og tiltak knyttet til Nøtterøyveien og gatenettet i Tønsberg**. Det kan også bli aktuelt med trafiksikkerhetstiltak som følge av endrede trafikkstrømmer. Nærmere omtale av delprosjektene framgår av prosjektarkene i vedlegg.

Prosjekt 3) Fv. 300 Semslinna. Reguleringsarbeidet pågår, med mål om sluttbehandling i 2027. Det er avsatt midler til ferdigstilling reguleringsplan, grunnnerv og klargjøring, med bygging senere i perioden dersom planvedtak, finansiering og samordning med fastlandsforbindelsen gir grunnlag for det. [K12]

Prosjekt 4) Tiltak i Teie-området. Prosjektet er i reguleringsfase, med mål om sluttbehandling i 2026 i det siste vedlagte underlaget. Det er avsatt midler til videre prosjektering og gjennomføring i handlingsperioden, for å sikre god koordinering mot annen utvikling på Teie.

Prosjekt 5) Fv. 303 Hogsnesbakken. Planleggingen pågår med mål om sluttbehandling i 2027. Det er ikke foreslått midler til bygging i handlingsperioden. Tidspunkt for gjennomføring bør vurderes ved neste rullering.

Prosjekt 6) Fv. 3076 Brøtsø–Hvasser. Forprosjekt er under utarbeidelse, og er planlagt ferdig før sommeren 2027. Omfang, trasé og grensesnitt mot andre tiltak på Tjøme må avklares før byggeår og ramme fastsettes.

Prosjekt 7) Kryssing av Kanalen. Det settes av noe midler i perioden til oppstart av planlegging.

Prosjekt 8) Forskuttering av planmidler

Dette delprosjektet avsluttes i 2026.

Prosjekt 9) Bomstasjoner. Seks bomstasjoner er satt og inngår i innkrevingen som startet i juli 2026. To ytterligere stasjoner er knyttet til senere åpning av ny fastlandsforbindelse og tilhørende anlegg.

4.3 Prosjektomtale Færder kommune

Følgende av Færder kommune sine tiltak er prioritert med midler i handlingsperioden. Prioritering gjelder både midler til planlegging og midler til bygging og gjennomføring. Omfang og rekkefølge er nærmere beskrevet i prosjektark.

Prosjekt 2: Programområdetiltak Færder kommune

Programområdetiltakene består av flere delprosjekter innen gange og sykkel, kollektiv, trafiksikkerhet og bymiljø. Prioritering gjelder både midler til planlegging og midler til bygging og gjennomføring. Omfang og rekkefølge er nærmere beskrevet i prosjektark.

- **2a) Tilrettelegging for gående og syklende langs hovedaksene:** Det avsettes midler til prosjektering og bygging av gang- og sykkelvei i 2027 rundt Skjæret holdeplass langs Smidsrødveien.
- **2q) Gang- og sykkelinfrastruktur i Færder / Nøtterøy:** Tiltakene omfatter blant annet gang- og sykkeløsninger langs Lerkeveien, Linerleveien og Fugleveien, samt tiltak i Steinklossveien, Dukenveien, Petterødveien, Stalsbergveien og Øvre Fjellvei.
- **2r) Gange- og sykkeltiltak i Tjøme sentrum og nærliggende områder:** Gang- og sykkelvei langs Haugsveien

Prosjekt 4) Tiltak på Teie: Lokalsenteret Teie er et viktig målpunkt med mange besøkende, og det skal tilrettelegges bedre for trafikk rundt, til og fra Teie, og prosjektet skal bidra til å gjøre det mer attraktivt å reise til fots, på sykkel og med buss i området. Det avsettes om lag 99 mill.kr til både planlegging og bygging innen 2030. Aktuelle strekninger inkluderer på Teglverksveien, Holmenveien, kryss Holmenveien / Teglverksveien, Adkomst ST1 / Bellevue, Ørsnes alléen vest, Ørsnes alléen øst, Ørsnes alléen og gågate / Teie torv, Smidsrødveien / Teglverksveien, Smidsrødveien / Ørsnes alléen, Smidsrødveien / Ørsnes alléen (torv syd) og Smidsrødveien / Torv syd / Teglverksveien. Videre planarbeid vil detaljere tidslinje for bygging av de ulike strekningene.

4.4 Prosjektomtale Tønsberg kommune

Følgende av Tønsberg kommune sine tiltak er prioritert med midler i handlingsperioden. Prioritering gjelder både midler til planlegging og midler til bygging og gjennomføring. Omfang og rekkefølge er nærmere beskrevet i prosjektark.

Prosjekt 2) Programområdetiltak Tønsberg kommune:

- **2a) Tilrettelegging for gående og syklende langs hovedaksene:** Havnesporet (Vestfoldgaten sør) og Ollebukta er to delstrekker som er prioritert i perioden, for sikre bedre fremkommelighet for gående og syklende til/fra Tønsberg sentrum.
- **2g) Gange- og sykkeltiltak i Tønsberg indre sentrum:** Følgende bygater prioriteres ombygd med søkelys på økt fremkommelighet for myke trafikanter og tilrettelegging for bylogistikk: Tjømegaten, Øvre Langgate fra torget til Møllegaten, Kong Sverres gate–Fayes gate–Torvgaten–Kammegaten og Storgaten fra torget til Møllegaten. Videre skal det bygges nytt fortau i Storgaten ved Gunnarsbøparken (siste fase av prosjektet), . Videre skal Anders Madsens gate og Møllegaten pånlegges og bygges om til bygater i perioden, med særlig søkelys på syklende.
- **2h) Gange- og sykkeltiltak i Tønsberg ytre sentrum:** I denne perioden prioriteres det å jobbe videre med bedre gange- og sykkeltilrettelegging rundt Byskogen skole og i vestre del av Gyldenløvesgate på Solvang og Tjøllinggaten på Træleborg.
- **2i) Kanalen som byrom:** Det vil i perioden jobbes med delstrekke inn mot ny Kanalpark, (Nøtterøysiden av kanalen), delstrekke over Lecatomten (Nøtterøysiden av kanalen) og delstrekker i tilknytning til gjestehavna (sentrumssiden av kanalen).
- **2p) Lokalsentra rundt Tønsberg: gange-, sykkel-, og kollektivtiltak:** Sem, Olsrød og Vear.

Prosjekt 7) Kryssing av Kanalen: Det avsettes om lag 0,2 mill.kr til forberedende arbeider for løsninger for kryssing av kanalen. Prosjektet planlegges gjennomført sent i bypakkens periode, men har behov for innledende avklaringer, blant annet tilknyttet planlagt utvikling langs kanalen.

5 Statlig tilskuddsordning

Bypakka har inngått avtale om 45 mill. 2026-kroner ekskl. merverdiavgift for perioden 2026–2029. Avtalen ble tilbudt 15. april og akseptert 17. april 2026.

Tabellen viser tiltakene i avtalegrunnlaget, i avtalens kroneverdi i 2026-kr. Tilskuddsavtalen har ikke krav om tilbakeføring av mva-refusjon.

. Tall i mill. 2026-kr, eks. mva.

ID	Tiltak i tilskuddsavtalen	Prosjekt eier	Avtaleramme, mill. 2026-kr
T1	Fv. 3098 Amundrødveien – Niels Werrings vei–Fugleveien	VFK	7,4
T2	Stenmalen – Midtløkken holdeplass	VFK	8,3
T3	Gangakse Stenmalen–Burmastien	TK	2,1
T4	Kryssoppyrdding fv. 308 Kirkeveien / fv. 309 Smidsrødveien	VFK	2,1
T5	Fv. 325 Stenmalen / Grevinneveien	VFK	2,1
T6	Fv. 3122 Slagenveien / Dietrichs vei	VFK	0,7
T7	Ulvøveien – fortau	FK	6,2
T8	Vear – Steinbruddveien, gatetun og gang- og sykkelvei	TK	4,1
T9	Solvang – tilrettelegging for myke trafikanter, del 1	TK	4,8
T10	Træleborg – tilrettelegging for myke trafikanter, del 1	TK	0,5
T11	Træleborg – tilrettelegging for myke trafikanter, del 2	TK	2,6
T12	Solvang – tilrettelegging for myke trafikanter, del 2	TK	4,1
	Sum		45,0

Årlig tildeling er i avtalen estimert som følger, i mill. 2026-kr: 2026: 10,6 mill.kr, 2027: 14,2 mill.kr, 2028: 10,9 mill.kr, 2029: 9,3 mill.kr.

Tildelingene for 2027–2029 er avhengig av bevilgning i statsbudsjettet.

5.1 Tilskuddsavtalen: Handlingsprogram 2027-2030

Tilskuddsavtalen inneholder en spesifisering av tolv delprosjekter, fordelt på fireårsperioden 2026-2029.

Tabellen viser de ulike prosjektene med spesifikasjon av prosjekteier (veieier), total økonomiske ramme for alle år, prognose regnskap per utgangen av 2026 og budsjettinnspill for årene 2027, 2028 og 2029.

Alle tall i mill. estimerte 2027-kr, eks. mva.

Tilskuddsavtalens prosjektportefølje					Handlingsprogram 2027-2030				
ID	Prosjekt navn	Prosjekt eier	Sum total økonomisk ramme	2026	2027	2028	2029	2030 -i/a	Sum totalt
T1	FV. 3089 Amundrødveien - Niels Werringsvei til Fugleveien	VFK	7,7	0,2	1,4	5,8			7,4
T2	Stenmalveien: Midtløkken holdeplass	VFK	8,6	-	8,3	-			8,3
T3	Tønsberg sentrum - Fortau / gangakse fra Stenmalen til Burmastien (100 m)	TK	2,2	-	1,6				1,6
T4	Kryssopprydding FV. 308 Kirkeveien og FV. 309 Smidsrødveien	VFK	2,2	2,2					2,2
T5	FV. 325 Stenmalen, kryss Grevinneveien	VFK	2,2	1,6					1,6
T6	FV. 3122 Slagenveien, kryss Dietrichs vei	VFK	1,0	1,9					1,9
T7	Ulvøveien - fortau	FK	6,4	-			6,0		6,0
T8	Lokalsenter Vear - Steinbruddveien ombygges til gatetun i nord og gs-vei mot Vear skole i sør	TK	4,3	0,1	0,9		3,1		4,1
T9	Tønsberg ytre sentrum - tilrettelegging for myke trafikanter Solvang	TK	5,0	1,3	3,5				4,8
T10	Tønsberg ytre sentrum - tilrettelegging for myke trafikanter Træleborg	TK	0,5	-	0,5				0,5
T11	Tønsberg ytre sentrum - tilrettelegging for myke trafikanter Træleborg	TK	2,7	-			2,6		2,6
T12	Tønsberg ytre sentrum - tilrettelegging for myke trafikanter Solvang	TK	4,3	-			4,1		4,1
Sum			47,0	7,3	16,2	5,8	15,8		45,1
Sum disponible midler, per år					18,1	13,2	17,0	1,2	
Ubrukte midler, overføres til påfølgende år					1,9	7,4	1,2		

Basert på gjeldende status for prosjektene i avtalen, er det en økonomisk usikkerhetsavsetning på 1,2 mill. est. 2027-kr innenfor Tilskuddsavtalens totale ramme.

Tilskuddsmidlene har krav om bruk i tildelingsår. Basert på flere prosjektforskyvninger er det estimert mindreforbruk i alle år i handlingsprogrammets periode. Dette vurderes å være knyttet til samtidighet i oppstart av bypakkas prosjektportefølje og tilskuddsavtalens prosjektportefølje.

5.2 Tilskuddsavtalen: prosjektomtale

Tilskuddsavtalen omfatter navngitte tiltak i begge kommunene og på fylkeskommunal vei.

Aktivitetsforslaget tar utgangspunkt i avtalen og den senere prosjektgjennomgangen.

Amundrødveien. Grunnerverv og koordinering tilsier gjennomføring over flere sesonger. Underlaget fra august viser aktivitet i 2026–2028. Forslaget legger opp til planlegging og eventuell bygging i 2027, med videre bygging i 2028. Tiltaket må avgrenses mot bompengeprosjektet Amundrødveien/Munkerekkeveien.

Stenmalen, Midtløkken og Burmastien. Fylkeskommunens holdeplass- og gang-/sykkeltiltak og kommunens gangakse bør samordnes. Det er lagt opp til reguleringsendring og detaljprosjektering i 2026 og gjennomføring i 2027. Det foreslås en samordnet gjennomføring, forutsatt nødvendige planavklaringer og avklart kostnadsdeling.

Mindre kryss- og trafikksikkerhetstiltak. Kirkeveien/Smidsrødveien, Stenmalen/Grevinneveien og Slagenveien/Dietrichs vei omfattes av avtalen. Oppfølgingen i 2027 må bygge på hva som er gjennomført og bundet i 2026. Det foreslås ikke automatisk nye tiltak eller økte rammer fordi enkelte avtalerader har restmidler.

Ulvøveien og kommunale tiltak på Vear, Solvang og Træleborg. Tiltakene videreføres innenfor avtalen. Forslaget tar høyde for videre gjennomføring i 2027–2029 og at arbeid kan deles i etapper. Omfang og byggeår må bekreftes av prosjekteierne og samordnes med andre arbeider i de samme områdene.

7 Vurdering Handlingsprogram 2027-2030

Foreslått handlingsprogram er utarbeidet på bakgrunn av status for porteføljen sett opp mot kriteriene for porteføljestyling: måloppnåelse, økonomi, fremdrift og rekkefølge, og kapasitet, samt basert på politiske innspill ved behandling av forrige handlingsprogram.

Måloppnåelse

Målene til Bypakke Tønsberg-regionen vurderes å være godt ivaretatt i forslag til Handlingsprogram 2027-2030. De store prioriterte veiprojektene «Ny Fastlandsforbindelse til Færder» og «Fv. 300 Semslinna» vurderes å bidra til et mer robust og effektivt transportsystem, og vil gi god fremkommelighet for næringstransport og regional transport. Disse prosjektene bidrar også til å tilrettelegge for mer miljøvennlig byutvikling ved at gjennomgangstrafikken flyttes ut av sentrum, og tilrettelegger for utvikling av bedre og tryggere reiser til fots, på sykkel og med kollektivtransport i sentrumsområdene.

De mange litt mindre prosjektene bidrar til at miljøvennlige reiser til fots, på sykkel og med kollektivtransport blir tryggere, bedre og mer attraktive. Det er prioritert midler til tiltak både i indre og ytre sentrumsområder i Færder og Tønsberg gjennom de mange delprosjektene innenfor bypakkas «Programområdetiltak», gjennom «Tiltak Teie-områder», samt gjennom tiltakene for myke trafikanter og buss som ligger i porteføljen til avtale om statlige tilskuddsmidler. De enkelte prosjektene og delprosjektene er omtalt i prosjektark som vedlegges handlingsprogram.

Økonomi

Per tidspunkt for forslag til Handlingsprogram 2027-2030 vurderes det å være dekning for innspilte prosjektaktiviteter, både for fireårsperioden og for bypakkas totale levetid. Samtidig har bypakkas prosjektportefølje flere usikkerhetsmomenter og behov for økt kunnskapsgrunnlag.

- Inntekter

Faktisk nivå på bompenginntekter er førende for investeringsnivå og gjennomføringstakt i bypakka. Bypakkas bompenginnkreving er i tidlig fase, og det er for tidlig å vurdere faktiske bompenginntekter opp mot budsjetterte bompenginntekter. Dette innebærer en usikkerhet i porteføljeforvaltningen, spesielt i lys av framskynding av flere bompengefinansierte prosjekter, og prioritering av midler til samtlige av bypakkas hovedprosjekter.

- Kostnader

Flere av bypakkas prosjekter er på et tidlig planstadium, med tilhørende usikkerhet rundt kostnadsrammer. I takt med modning og økt grad av detaljering i prosjektene, vil man få økt kontroll over estimerte kostnader.

Porteføljens to største prosjekter «Ny Fastlandsforbindelse til Færder» og «Fv. 300 Semslinna» utgjør totalt 76 prosent av total portefølje. Sett opp mot allerede ferdigstilte prosjekter utgjør disse to prosjektene 79 prosent av bypakkas portefølje. Selv relativt små prosentmessige kostnadsøkninger i disse prosjektene vil ha stor påvirkning på resterende portefølje.

Markedssituasjonen er preget av et globalt risikobilde med økonomisk ustabilitet, forsyningskjedeutfordringer og stigende kostnader, som direkte og indirekte kan påvirkning prosjektgjennomføring i Bypakke Tønsberg-regionen. Det er også flere kjente utfordringer med grunnforhold tilknyttet bypakkas prosjekter, som vil være viktig å hensynta i en tid med økning i ekstreme værhendelser.

Kostnadsestimatene som fremkommer i handlingsprogram, gir et bilde av hva prosjektene er forventet å koste basert på informasjonen som foreligger per nå. Det jobbes med å øke kunnskapsgrunnlaget for prosjektene, og det forventes oppdaterte kostnadsvurderinger på flere av prosjektene i året som kommer. Dette kan føre til endringer i prosjektenes og porteføljens økonomiske rammer og tidslinjer.

Prosjekter som prioriteres til gjennomføring, og som ikke ferdigstilles i handlingsprogrammets periode, innebærer forpliktelser inn i kommende perioder.

Fremdrift og rekkefølge

Flere bompengefinansierte prosjekter er framskyndet sett opp mot opprinnelig investeringsprofil, basert på blant annet politiske innspill siden forrige rullering. Dette inkluderer flere delprosjekter under prioritet 2) Programområdetiltak og prioritet 3) Tiltak Teie-området. I tillegg er det framskyndet planlegging, med tilhørende bruk av bompenger, på prioritet 5) Fv. 303 Hogsnesbakken og prioritet 6) Fv. 3086 Gang- og sykkelvei Brøtsø-Hvasser. Prioritet 7) Kryssing av Kanalen er også prioritert med beskjedne midler til planlegging i 2027. Alle bypakkas hovedprosjekter er prioritert med noe midler per Handlingsprogram 2027-2030.

Framskynding og økt samtidighet i porteføljen innebærer en risiko for bypakkas økonomiske balanse, og gir økt press på bypakka bompenger. Det er viktig å ha fokus på oppfyllelse av krav om lokal egenandel på totalt 15 prosent av investeringskostnad eks. mva. Ved framskynding av bompengefinansierte prosjekter bør også egenandel framskyndes. Dette for å spre økonomisk merbelastning på flere kilder enn bypakkas bompenger, og sikre mest mulig samsvar mellom gjennomføringsplan og opprinnelig investeringsprofil.

Kapasitet

Framskynding og økt samtidighet i porteføljen innebærer et press på tilgjengelig plan- og gjennomføringskapasitet hos partene, noe som i seg selv kan medføre unødige forsinkelser grunnet stor spredning i prioriteringer sett opp mot tilgjengelig kapasitet.

Oppsummert om Handlingsprogram 2027-2030

Handlingsprogram 2027-2030 er bypakkens andre handlingsprogram, og er basert på rammene for Bypakke Tønsberg-regionen jamfør partenes lokale vedtak og stortingsproposisjon 95S (2024-2025).

Handlingsprogram 2027-2030 legges frem etter en helhetlig vurdering av prinsipper for porteføljestyling. Tidligere politiske innspill er hensyntatt i den grad det er rom for dette.

Handlingsprogram 2027-2030 vurderes å være i økonomisk balanse, med noe usikkerhet tilknyttet inntekter og kostnader. Det er noe usikkerhet tilknyttet fremdrift, dette grunnet kapasitetspress tilknyttet framskynding av flere prosjekter. Eventuelle endringer i rammevilkår vil kunne medføre justeringer i fremtidige rulleringer.

Handlingsprogram 2027-2030 vurderes å bidra til bypakkas mål, og innebærer en betydelig satsing på den byutviklingen som bypakka skal bidra til.

Det planlegges prosjektaktivitet for om lag 2,7 milliarder 2027-kr i fireårsperioden. Ny Fastlandsforbindelse til Færder forventes å være godt i gang med bygging og gjennomføring i perioden. Mange av de mindre prosjektene vil være under bygging, og flere vil ferdigstilles. Dette vil bidra til en betydelig bedre reisehverdag for innbyggerne i Tønsberg-regionen frem mot 2030.