

Bypakke Tønsberg-regionen

Prosjektark

Handlingsprogram 2027-2030

Innhold

Prosjekt 1) Ny Fastlandsforbindelse til Færder	3
Prosjekt 2a) Tilrettelegging for gående og syklende langs hovedaksene - mindre tiltak	5
Prosjekt 2b) Tilrettelegging for kollektiv langs hovedaksene - mindre tiltak	8
Prosjekt 2c) Trafikksikkerhet som følge av eventuelle trafikklekkasjer	10
Prosjekt 2d) Sykehusbakken til Presterødbakken	12
Prosjekt 2e) Kollektivprioritering i Nøtterøyveien	14
Prosjekt 2f) Fv. 3098 Amundrødveien og Munkerekkeveien.....	16
Prosjekt 2g) Gang- og sykkelinfrastruktur i Tønsberg indre sentrum	18
Prosjekt 2h) Gang- og sykkelinfrastruktur i Tønsberg ytre sentrum	21
Prosjekt 2i) Kanalen som byrom	23
Prosjekt 2j) Sykkeltilrettelegging i Jernbanegaten og Farmannsveien.....	25
Prosjekt 2k) Gateterminal for buss ved Tønsberg jernbanestasjon	27
Prosjekt 2l) Oppgradering av Tollbodgaten	29
Prosjekt 2m) Miljøgate i Nedre Langgate.....	31
Prosjekt 2n) Kollektivprioritering i Mammutkrysset	33
Prosjekt 2o) Bedre tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange i Halvdan Wilhelmsens allé.....	35
Prosjekt 2p) Lokalsentra rundt Tønsberg gange-, sykkel- og kollektivtiltak	37
Prosjekt 2q) Gang- og sykkelinfrastruktur i Færder / Nøtterøy	40
Prosjekt 2r) Gang- og sykkelinfrastruktur i Tjøme sentrum og nærliggende områder.....	44
Prosjekt 3) Fv. 300 Semslinna	47
Prosjekt 4) Tiltak Teie-området	49
Prosjekt 5) Fv. 303 Hogsnesbakken	52
Prosjekt 6) Fv. 3076 Gang- og sykkelvei Brøtsø - Hvasser	54
Prosjekt 7) Kryssing av Kanalen	56
Prosjekt 8) Forskutterte planmidler.....	58
Prosjekt 9) Etablering av bomstasjoner	58
Tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet til mindre byområder som ikke er omfattet av ordningen med byvekstavgifter (Tilskuddsavtalen)	59

Prosjekt 1) Ny Fastlandsforbindelse til Færder

Nøkkelopplysninger

Innsatsområde	Robust, effektivt, samfunnssikkert og miljøvennlig. transportsystem. Bymiljø.
Geografisk område	Ramberg i Færder kommune over Vestfjorden til Smørberg i Tønsberg kommune
Vegeier	Vestfold fylkeskommune
Byggherre	Vestfold fylkeskommune
Porteføljeprioritet	Bypakke, prioritet nr.1
Behandling	Handlingsprogram 2027-2030: prioritert med midler til planlegging og gjennomføring

Formål

Fastlandsforbindelsen skal gi en robust, sikker og effektiv transportløsning mellom øyene og fastlandet, og samtidig avlaste Tønsberg sentrum og Teie for biltrafikk. Den nye fastlandsforbindelsen gir bedre framkommelighet for bussene på dagens veinett. Prosjektet er en forutsetning for den byutviklingen og transformasjonen som ønskes i Tønsberg og Teie sentrum, og for den planlagte tilretteleggingen for myke trafikanter i sentrumsområdene og på hovedaksene inn mot sentrum.

Beskrivelse, omfang og avgrensning

Prosjektet omfatter en strekning på ca. 5,75 km. På Færdersiden vil det bygges en ca. 1,9 km lang to-felts tunnel under Teieskogen. Denne vil kobles til en ca. 600 meter lang hengebro over Vestfjorden til fastlandet, mellom Rambergåsen og Smørberg. Fra Smørberg går forbindelsen i tunnel under Hogsnesåsen og kommer ut i bunnen av Hogsnesbakken. Herfra følger den dagens fv. 303 frem til påkobling mot Semslinna ved Jarlsberg travbane. Den nye veien dimensjoneres som "Kapasitetssterk veg" vei etter avsnitt 2.9 i Veg- og gateutforming (N100 fra 2021) som gjelder kapasitetssterke veger/gater med fartsgrense 60 km/t. Kryssene planlegges som rundkjøringer, og strekningene mellom kryssene vurderes for hastighet mellom 40 og 70 km/t

Kartskisse / geografisk avgrensning



Måloppnåelse

Hovedmål

Prosjektet skal bidra til et mer miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, og en samfunnsikker forbindelse mellom fastlandet og øyene. Prosjektet bidrar til bedre framkommelighet for bussene på dagens veinett, og muliggjør utbygging av tryggere og mer attraktive tilbud for myke trafikanter i Tønsberg og Færder. Prosjektet bidrar til god framkommelighet for innbyggere, næringstransport og regional transport.

Resultat- og effektmål

Prosjektet forventes å bidra til overordnet mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, samt å bidra til nullvekstmålet om reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy, og null vekst for personbiltransport. Utvikling måles gjennom byindeks for Tønsberg-regionen, samt gjennom utvikling i sykkelreiser og reiser med buss.

Formelt grunnlag

Prop. 95S, Regional transportplan, KVA for transportsystemet i Tønsberg-regionen fra 2013

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	5 221 mill. 2025-kr / 5 593 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Bompenger, fylkeskommunal egenandel og mva-refusjon

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Resterende midler etter perioden
277,9	85,7	401,7	610,6	1199,8	3017,2

Plan, modenhet og gjennomføring

Fase	Utredning/ forprosjekt	Plan	Prosjektering	Bygging	Ferdig
Planlagt		2025-2027	2025-2030	2026-2033	2033
Reguleringsplan		Reguleringsplan vedtatt september 2023 i kommunene Færder og Tønsberg.			
Grunnerverv		Grunnerverv pågår			
Siste utarbeidet kostnadsoverslag		Det ble gjennomført kostnadsanslag og 2022 og i 2023. Det gjennomføres et oppdatert kostnadsanslag i 2026/2027.			
Usikkerhet på kostnadsoverslag		Usikkerhetsavsetning vurderes v/oppdatert kostnadsanslag 2026/2027			
Avhengigheter og grensesnitt		Prosjektet har grensesnitt mot flere av bypakkens øvrige prosjekter: Fv.300 Semslinna, Fv. 303 Hogsnesbakken og Tiltak Teie-området. Prosjektet har videre avhengigheter mot flere interessentgrupper gjennom grensesnitt mot landbruksområder, næringsområder og boligområder.			
Viktigste risikoer og tiltak		Risiko: Kostnadsvekst: Markedet ser en vesentlig generell kostnadsvekst for byggeprosjekter. Hovedårsaker er eksterne drivere som geopolitisk usikkerhet, økning i rentekostnader o.l. Veksten går utover ordinær prisindeks, spesielt for veiprojekter med tunnel- og brokonstruksjoner. Dette representerer i risiko i det videre arbeidet med planlegging og gjennomføring av Fastlandsforbindelsen. Tiltak: prosjektet gjennomfører et oppdatert kostnadsanslag for å få et oppdatert bilde av prosjektets kostnadsnivå. I arbeidet inngår vurdering av optimaliseringsmuligheter og eventuelle alternativer for kutt i prosjektet. Arbeidet vil bli lagt frem for bypakkens styringsorganer dersom det oppdaterte kostnadsbildet viser avvik mot gjeldende økonomiske rammer. Risiko: Grunnforhold: Prosjektet gjennomføres til dels strekninger med utfordrende grunnforhold. Dette kan bidra til å forsinke og / eller fordyre prosjekter. Tiltak: Det utføres supplerende og mer omfattende grunnundersøkelser enn opprinnelig planlagt. Arbeidet vil bli lagt frem for bypakkens styringsorganer dersom undersøkelsene gir grunn til å tro at prosjektets fremdrift og / eller økonomiske rammer vil påvirkes.			
Utfyllende kommentarer		I valg av kontraktsstrategi er god konkurranse, lav risiko, tydelige grensesnitt, høy grad av gjenbruk, lavt miljøavtrykk og god forståelse for både omgivelsene og trafikantene vektlagt			

Prosjekt 2a) Tilrettelegging for gående og syklende langs hovedaksene - mindre tiltak

Nøkkelopplysninger

Innsatsområde	Gange, sykkel, trafiksikkerhet og bymiljø
Geografisk område	Hovedinnfartsårer til Tønsberg sentrum
Vegeier	Tønsberg kommune, Færder kommune, Vestfold fylkeskommune
Byggherre	Tønsberg kommune, Færder kommune, Vestfold fylkeskommune
Porteføljeprioritet	Bypakke, prioritet 2a
Behandling	Handlingsprogram 2027-2030: prioritert med midler til planlegging og gjennomføring

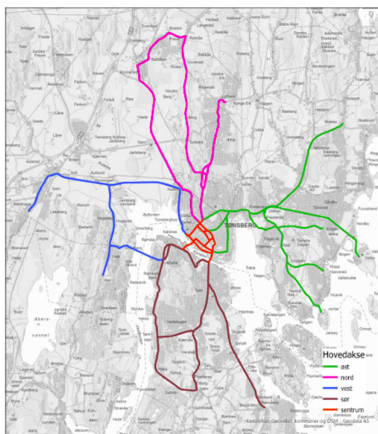
Formål

Prosjektet er et såkalt sekkepostprosjekt med mange større og mindre tiltak for myke trafikanter langs hovedakser for transport til Tønsberg sentrum. Alle deltiltak skal gi bedre og tryggere fremkommelighet for gående og syklister, og bidra til å gjøre reiser til fots og på sykkel mer attraktive.

Beskrivelse, omfang og avgrensning

Prosjektet skal bidra til bedre og tryggere tilrettelegging for fotgjengere og syklister langs hovedaksene inn til Tønsberg. Prosjektet inkluderer etablering / oppgradering av tilkomst til bussholdeplasser, og etablering av sikker sykkelparkering.

Kartskisse / geografisk avgrensning



Måloppnåelse

Hovedmål

Legge til rette at miljøvennlige reiser til fots og på sykkel blir bedre, tryggere og mer attraktivt. Prosjektet skal bidra til et trafiksikkert transportsystem med sammenhengende løsninger for myke trafikanter.

Resultat- og effektmål

Prosjektet forventes å bidra til overordnet mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, samt å bidra til nullvekstmålet om reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy, og null vekst for personbiltransport. Utvikling måles gjennom byindeks for Tønsberg-regionen, samt gjennom utvikling i sykkelreiser og reiser med buss.

Formelt grunnlag

Prop. 95 S, lokale vedtak 2023, gatebruksplan, mobilitetsplan Tønsberg sentrum

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	44,0 mill. 2025-kr / 47,1 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Kommunal og fylkeskommunal egenandel, bompenger og mva-refusjon

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Resterende midler etter perioden
6,6	24,9	5,7	2,0	4,0	4,0

Plan, modenhet og gjennomføring

Fase	Utredning/ forprosjekt	Plan	Prosjektering	Bygging	Ferdig
Planlagt	2023-2026	2025-2031	2025-2031	2026--2032	2032
Reguleringsplan		Behov for regulering kartlegges i det enkelte delprosjekt			
Grunnerverv		Behov for grunnerverv kartlegges i det enkelte deltak i sekkepostprosjektet			
Siste utarbeidet kostnadsoverslag		Kostnadsestimat utføres for det enkelte deltak.			
Usikkerhet på kostnadsoverslag		i/a Delprosjekter gjennomføres innenfor sekkepostens totale budsjettammer.			
Avhengigheter og grensesnitt		Avhengigheter og grensesnitt kartlegges i det enkelte delprosjekt.			
Viktigste risikoer og tiltak		Økonomisk risiko håndteres ved at utbygging av delprosjekter tilpasses sekkepostens totale budsjettammer. Risiko for ulike delprosjekter kartlegges og håndteres for det enkelte deltak, og kan medføre endringer i gjennomføringsplan for deltak på tiltakslista (neste side).			
Utfyllende kommentarer					

Tiltaksliste for sekkepostprosjekt 2a) Tilrettelegging for gående og syklende langs hovedaksene - mindre tiltak

Under vises en oversikt over mulige deltak i handlingsprogrammets periode. Listen er ikke uttømmende. Faktisk gjennomføring avhenger av prosjektmodning, gjennomføringsmulighet og kapasitet hos den enkelte part. Modning av tilstrekkelige deltak er viktig for å kunne å ha robusthet i sekkepostens fremdriftsplan og gjennomføringsevne.

Vestfold fylkeskommune

Oppgradering av H.W. allé på strekningen Sprutparken - Jernbanebrua					
Estimert kostnad: 16,4 mill. kr			Finansieringskilde: Bompenger og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2026	-	2026	-	2027	2027
Prosjektet skal gi bedre forhold for gående og syklende på denne sentrale strekningen gjennom Tønsberg.					

Slagenveien – gange og sykkel (Rema 1000)					
Estimert kostnad: 2,0 mill. kr			Finansieringskilde: Bompenger og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2026	-	2026	-	2027	2027
Prosjektet skal etablere en løsning for myke trafikanter på «missing link» forbi Rema 1000.					

Sikker sykkelparkering					
Estimert kostnad: 2,1 mill. kr			Finansieringskilde: Bompenger og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
	-	-	-	2028	2028
Prosjektet skal bidra til å gjøre reiser på sykkel mer attraktivt, ved å øke muligheten for sikker sykkelparkering					

Solveien					
Estimert kostnad: 1,1 mill. kr			Finansieringskilde: Bompenger og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
		-	-	2028	2028
Utvidelse av dagens gs-vei til toveis sykkelvei med fortau. Tiltaket krever regulering og bør koordineres mot utvikling av Scanrope nord-utbygging.					

Tønsberg kommune

Havnesporet (Vestfoldgaten sør)					
Estimert kostnad: 2,5 mill. kr			Finansieringskilde: Egenandel TK og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2028	uavklart	2029	-	2029	2029
Tiltaket er en forlengelse av gang- og sykkelakse i Vestfoldgaten, og skal gi bedre fremkommelighet for myke trafikanter på Træleborg og være alternativtrase for syklende langs Stoltenbergs gate. Behov for reguleringsplan avklares i forprosjekt.					

Ollebukta					
Estimert kostnad: 5,0 mill. kr			Finansieringskilde: TK egenandel og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2028	-	uavklart	-	2030	2030
Prosjektet skal tilrettelegge bedre for myke trafikanter gjennom området som kobler Tønsberg Brygge og Kanalen tettere sammen med bolig- og næringsområder som Kanalbredden og Kaldnes. Ollebukta er definert som hovedsykkelakse, men dagens løsning er i dårlig tilstand. Det er uavklart hva slags rolle denne akse skal ha opp mot en fremtidig utforming av Nedre Langgate. Det er behov for å se disse strekkene opp mot hverandre, for å avklare funksjon og løsningsprinsipp for videre regulering/prosjektering av løsning. Opparbeidelse av ny løsning må taktes med VA-prosjekt i området. Tentativ oppstart med delstrekker i 2030.					

Færder kommune

Skjæret holdeplass langs Fv. 309 Smidsrødveien					
Estimert kostnad: 7,9 mill. kr			Finansieringskilde: Egenandel FK, bompenger og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2025	-	2026	-	2027	2028
Adkomst til Skjæret bussholdeplass skal forbedres gjennom etablering av gangvei. Prosjektet er et samarbeidsprosjekt mellom byggherre Færder kommune og veieier Vestfold fylkeskommune. Færder kommune gjennomfører tilgrenset arbeid på strekningen (oppgradering av VA-anlegg), og inkluderer og utvider prosjektet med bypakkens løsninger for etablering av varig fysisk infrastruktur for å bedre fremkommelig og trafikksikkerhet for myke trafikanter til og fra busstoppet og nærliggende målpunkt. Utvidelse av prosjektet medfinansieres av bompenger.					

Prosjekt 2b) Tilrettelegging for kollektiv langs hovedaksene - mindre tiltak

Nøkkelopplysninger

Innsatsområde	Kollektiv, trafiksikkerhet og bymiljø
Geografisk område	Hovedinnfartsårer til Tønsberg sentrum
Vegeier	Vestfold fylkeskommune
Byggherre	Vestfold fylkeskommune
Porteføljeprioritet	Bypakke, prioritet 2b
Behandling	Handlingsprogram 2027-2030: prioritert med midler til planlegging og gjennomføring

Formål

Prosjektet er et såkalt sekkepostprosjekt med mange større og mindre tiltak for kollektivreisende langs hovedakser for transport til Tønsberg sentrum.. Alle deltiltak skal gi bedre og tryggere fremkommelighet for kollektivreisende og bidra til å gjøre miljøvennlige reiser mer attraktive.

Beskrivelse, omfang og avgrensning

Prosjektet skal bidra til bedre og tryggere tilrettelegging for kollektivreisende. Eksempler på delprosjekter er etablering og/eller oppgradering av tilkomstveier til bussholdeplasser, oppgradering av holdeplasser og ventefasiliteter langs hovedaksene inn til Tønsberg.

Måloppnåelse

Hovedmål

Legge til rette at miljøvennlige reiser til fots, på sykkel og med kollektiv blir bedre, tryggere og mer attraktivt for reiser til og fra Tønsberg sentrum.. Prosjektet skal bidra til et trafiksikkert transportsystem med sammenhengende løsninger for myke trafikanter.

Resultat- og effektmål

Prosjektet forventes å bidra til overordnet mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, samt å bidra til nullvekstmålet om reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy, og null vekst for personbiltransport. Utvikling måles gjennom byindeks for Tønsberg-regionen, samt gjennom utvikling i sykkelreiser og reiser med buss.

Formelt grunnlag

Prop. 95 S, lokale vedtak 2023,

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	33,0 mill. 2025-kr / 35,4 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Bompenger, fylkeskommunal egenandel og mva-refusjon

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Resterende midler etter perioden
0	0	0	2,1	0	33.2

Plan, modenhet og gjennomføring

Fase	Utredning/ forprosjekt	Plan	Prosjektering	Bygging	Ferdig
Planlagt		2026-2037	2029-2037	2029-2040	2040
Reguleringsplan		Behov for regulering kartlegges i det enkelte delprosjekt			
Grunnerverv		Behov for grunnerverv kartlegges i det enkelte deltiltak i sekkepostprosjektet			
Siste utarbeidet kostnadsoverslag		Kostnadsestimat utføres for det enkelte deltiltak.			
Usikkerhet på kostnadsoverslag		i/a Delprosjekter gjennomføres innenfor sekkepostens totale budsjettammer.			
Avhengigheter og grensesnitt		Avhengigheter og grensesnitt kartlegges i det enkelte delprosjekt.			
Viktigste risikoer og tiltak		Økonomisk risiko håndteres ved at utbygging av delprosjekter tilpasses sekkepostens totale budsjettammer. Risiko for ulike delprosjekter kartlegges og håndteres for det enkelte deltiltak, og kan medføre endringer i gjennomføringsplan for deltiltak på tiltakslista (neste side).			
Utfyllende kommentarer					

Tiltaksliste for sekkepostprosjekt 2b) Tilrettelegging for kollektiv langs hovedaksene - mindre tiltak

Under vises en oversikt over mulige deltiltak i handlingsprogrammets periode. Listen er ikke uttømmende. Faktisk gjennomføring avhenger av prosjektmodning, gjennomføringsmulighet og kapasitet hos den enkelte part. Modning av tilstrekkelige deltiltak er viktig for å kunne ha robusthet i sekkepostens fremdriftsplan og gjennomføringsevne.

Vestfold fylkeskommune

Endeholdeplasser					
Estimert kostnad: 2,1 mill. kr			Finansieringskilde: Bompenger og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
	-	2028	-	2029	
Prosjektet skal tilrettelegge ved bussens endeholdeplasser.					

Prosjekt 2c) Trafikksikkerhet som følge av eventuelle trafikklekkasjer

Nøkkelopplysninger

Innsatsområde	Trafikksikkerhet og bymiljø
Geografisk område	Innfartsårer til Tønsberg sentrum
Vegeier	Vestfold fylkeskommune, Tønsberg kommune, Færder kommune
Byggherre	Vestfold fylkeskommune
Porteføljeprioritet	Bypakke, prioritet 2c
Behandling	Handlingsprogram 2027-2030: prioritert med midler til planlegging og gjennomføring

Formål

Prosjekt skal bidra til at reiser til fots, på sykkel og med kollektiv blir mer attraktive, samt bidra til godt miljø i bysentrum, bydeler og lokalmiljøer i Tønsberg-regionen.

Beskrivelse, omfang og avgrensning

Prosjektets deltiltak skal bidra til å redusere uønskede trafikale effekter i ulike bydeler som følge av bomstasjonenes påvirkning på kjøremønstre. Eksempler på tiltak kan være fysiske sperringer, omlegging av kjøremønstre og omarbeiding av veiareal.

Måloppnåelse

Hovedmål

Legge til rette at miljøvennlige reiser til fots, på sykkel og med kollektiv blir bedre, tryggere og mer attraktivt for reiser til og fra Tønsberg sentrum. Prosjektet skal bidra til et trafikksikkert transportsystem med sammenhengende løsninger for myke trafikanter.

Resultat- og effektmål

Prosjektet forventes å bidra til overordnet mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, samt å bidra til nullvekstmålet om reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy, og null vekst for personbiltransport. Utvikling måles gjennom byindeks for Tønsberg-regionen, samt gjennom utvikling i sykkelreiser og reiser med buss.

Formelt grunnlag

Prop. 95 S, lokale vedtak 2023,

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	5,0 mill. 2025-kr / 5,4 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Bompenger og mva-refusjon

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Resterende midler etter perioden
0	2,7	0	0	0	2,7

Plan, modenhet og gjennomføring

Fase	Utredning/ forprosjekt	Plan	Prosjektering	Bygging	Ferdig
Planlagt		2026-2037	2029-2037	2026-2035	
Reguleringsplan		Behov for regulering kartlegges i det enkelte delprosjekt			
Grunnerverv		Behov for grunnerverv kartlegges i det enkelte deltiltak i sekkepostprosjektet			
Siste utarbeidet kostnadsoverslag		Kostnadsestimat utføres for det enkelte deltiltak.			
Usikkerhet på kostnadsoverslag		i/a Delprosjekter gjennomføres innenfor sekkepostens totale budsjettammer.			
Avhengigheter og grensesnitt		Avhengigheter og grensesnitt kartlegges i det enkelte delprosjekt.			
Viktigste risikoer og tiltak		Økonomisk risiko håndteres ved at utbygging av delprosjekter tilpasses sekkepostens totale budsjettammer. Risiko for ulike delprosjekter kartlegges og håndteres for det enkelte deltiltak, og kan medføre endringer i gjennomføringsplan for deltiltak på tiltakslista (neste side).			
Utfyllende kommentarer					

Tiltaksliste for sekkepostprosjekt 2c) Trafikksikkerhet som følge av eventuelle trafikklekkasjer

Under vises en oversikt over mulige deltiltak i handlingsprogrammets periode. Listen er ikke uttømmende. Faktisk gjennomføring avhenger av prosjektmodning, gjennomføringsmulighet og kapasitet hos den enkelte part. Modning av tilstrekkelige deltiltak er viktig for å kunne ha robusthet i sekkepostens fremdriftsplan og gjennomføringsevne.

Vestfold fylkeskommune

Trafikksikkerhetstiltak som følge av trafikklekkasje					
Estimert kostnad: 2,7 mill. kr			Finansieringskilde: Bompenger og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
	-	-	-	2027	2035
Det er avsatt midler til eventuelle deltiltak for å redusere eventuelle uønskede trafikale effekter i ulike bydeler som følge av bomstasjonenes påvirkning på kjøremønster. Eksempler på tiltak kan være fysiske sperringer, omlegging av kjøremønster og omarbeiding av veiareal.					

Prosjekt 2d) Sykehusbakken til Presterødbakken

Nøkkelopplysninger

Innsatsområde	Gange, sykkel, kollektiv og trafikksikkerhet
Geografisk område	Strekningen mellom Sykehusbakken og Presterødbakken i Tønsberg kommune
Vegeier	Vestfold fylkeskommune
Byggherre	Vestfold fylkeskommune
Porteføljeprioritet	Bypakke, prioritert 2d
Behandling	Handlingsprogram 2027-2030: prosjektet er prioritert med midler til bygging i perioden

Formål

Prosjektet skal bidra til bedre og mer helhetlig tilrettelegging for gående og syklister langs en høyt trafikkert strekning, samt øke fremkommeligheten for buss.

Beskrivelse, omfang og avgrensning

Aktuelle tiltak kan være etablering av kollektivfelt, sykkelvei med fortau, tiltak ved rundkjøringen på Heimdal for trafikksikkerhet og fremkommelighet, utbedring av kryss ved Solkilen, m.m. Løsninger avklares gjennom forprosjekt og regulering.

Kartskisse / geografisk avgrensning



Måloppnåelse

Hovedmål

Legge til rette for at miljøvennlige reiser til fots, på sykkel og med buss blir bedre, tryggere og mer attraktivt langs strekningen som er en av hovedaksene for transport til og fra Tønsberg sentrum. Prosjektet skal bidra til et trafikksikkert transportsystem med sammenhengende løsninger for myke trafikanter.

Resultat- og effektmål

Prosjektet forventes å bidra til overordnet mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, samt å bidra til nullvekstmålet om reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy, og null vekst for personbiltransport. Utvikling måles gjennom byindeks for Tønsberg-regionen, samt gjennom utvikling i sykkelreiser og reiser med buss.

Formelt grunnlag

Prop. 95S, lokale vedtak 2023,

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	77 mill. 2025-kr / 82,5 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Bompenger, fylkeskommunal egenandel og mva-refusjon

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Resterende midler etter perioden
0,2	3,2	16,1	21,4	26,8	14,8

Plan, modenhet og gjennomføring

Fase	Utredning/ forprosjekt	Plan	Prosjektering	Bygging	Ferdig
Planlagt		2025-2028	2027-2029	2028-2033	2033
Reguleringsplan		Det vil være behov for å utarbeide reguleringsplaner for hele eller deler av strekningen. Behov for regulering avhenger av hvilke løsninger som velges			
Grunnerverv		Behov for regulering avhenger av hvilke løsninger som velges			
Siste utarbeidet kostnadsoverslag		Overordnet kostnadsestimat i tidligfase, med uavklarte løsninger.			
Usikkerhet på kostnadsoverslag		Stor usikkerhet grunnet behov for prinsippavklaring for valg av løsning, samt grunnforhold med behov for nærmere kartlegging sett opp mot valg av løsning.			
Avhengigheter og grensesnitt		Strekninger går gjennom og forbi næringsområder og boligområder med mulig fremtidig utbygging. Strekningen har flere avhengigheter og grensesnitt mot flere interessentgrupper, samt mot andre pågående prosjekter i området. Valg av løsninger, omfang av løsninger og tilrettelegging for god trafikkavvikling i byggefase må vurderes helhetlig i takt med modning i prosjektet.			
Viktigste risikoer og tiltak		Prosjektet har behov for prinsippavklaringer rundt valg av løsning. Se kommentar i neste boks. Prosjektet gjennomføres på en strekning med krevende og til dels ustabile grunnforhold. Omfang, behov for kompenserende tiltak og økonomisk påvirkning kartlegges i det videre planarbeidet.			
Utfyllende kommentarer		Det er fra kommunal side ytre ønske om en planbygd kryssning ved Solkilen, basert på mulig fremtidig arealutvikling og fortetting i området. Dette ligger ikke inne i opprinnelige planer og opprinnelig kostnadsestimat. Det igangsettes et arbeid høsten 2026, parallelt med dette bypakketiltaket, for å se helhetlig på mobilitetsløsninger for området. Løsningene som velges må ta høyde for forventet vekst i trafikken fra planlagt utbygging i området og ivareta bypakkas mål om nullvekst i personbiltrafikken. Hensikten med arbeidet er å finne frem til en omforent plan som ivaretar partenes behov og som kan løses innenfor den økonomiske rammen til prosjektet.			

Prosjekt 2e) Kollektivprioritering i Nøtterøyveien

Nøkkelopplysninger

Innsatsområde	Gange, sykkel, kollektiv, trafikksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikanter
Geografisk område	Nøtterøyveien / Kirkeveien i Færder kommune og Tønsberg kommune
Vegeier	Vestfold fylkeskommune
Byggherre	Vestfold fylkeskommune
Porteføljeprioritet	Bypakke, prioritert 2e)
Behandling	Handlingsprogram 2027-2030: prosjektet er ikke prioritert med midler i fireårsperioden

Formål

Prosjektet skal bidra til bedre, tryggere og mer attraktive løsninger for myke trafikanter og buss langs en høyt trafikkert strekning til og fra Tønsberg sentrum

Beskrivelse, omfang og avgrensning

Strekningen Nøtterøyveien / Kirkeveien mellom Kanalbrua og Teie Veidele skal tilrettelegges bedre for ulike trafikantergruppen. På vestsiden av veien skal eksisterende GS-vei bygges om til sykkelvei med fortau. På østsiden er det planlagt å ny bygge ny kombinert GS-vei og adkomstvei til boliger ifm. etablering av kollektiv- eller sambruksfelt langs Nøtterøyveien. Endelige løsninger avklares i planarbeid.

Måloppnåelse

Hovedmål

Legge til rette at miljøvennlige reiser til fots, på sykkel og med buss blir bedre, tryggere og mer attraktivt for reiser til og fra Tønsberg sentrum. Prosjektet skal bidra til et trafikksikkert transportsystem med sammenhengende løsninger for myke trafikanter.

Resultat- og effektmål

Prosjektet forventes å bidra til overordnet mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, samt å bidra til nullvekstmålet om reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy, og null vekst for personbiltransport. Utvikling måles gjennom byindeks for Tønsberg-regionen, samt gjennom utvikling i sykkelreiser og reiser med buss.

Formelt grunnlag

Prop. 95 S, lokale vedtak 2023,

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	88,0 mill. 2025-kr / 94,3 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Bompenger, fylkeskommunal egenandel og mva-refusjon

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Resterende midler etter perioden
0	0	0	0	0	94,3

Plan, modenhet og gjennomføring

Fase	Utredning/ forprosjekt	Plan	Prosjektering	Bygging	Ferdig
		Etter 2030	etter 2030	2034-2036	2037
Reguleringsplan		Behov for regulering avhenger av hvilke løsninger som velges			
Grunnerverv		Tiltakene vil kreve inngrep på sidearealer. Endelige løsninger og konkretisering av grunnervervsbehov avklares nærmere i planarbeid.			
Siste utarbeidet kostnadsoverslag		Kostnadsestimat i tidlig fase			
Usikkerhet på kostnadsoverslag		Stor usikkerhet tilknyttet avklaringsbehov for endelige løsninger			
Avhengigheter og grensesnitt		Prosjektet gjennomføres etter åpning av fastlandsforbindelsen			
Viktigste risikoer og tiltak		Risikoer og tiltak avklares nærmere i forbindelse med planarbeid og fastsettelse av endelig løsning for gjennomføring.			
Utfyllende kommentarer					

Prosjekt 2f) Fv. 3098 Amundrødveien og Munkerekkeveien

Nøkkelopplysninger

Innsatsområde	Gange, sykkel og trafikkssikkerhet
Geografisk område	Vestskogen i Færder kommune
Vegeier	Vestfold fylkeskommune
Byggherre	Vestfold fylkeskommune
Porteføljeprioritet	Bypakke, prioritert nr. 2f
Behandling	Handlingsprogram 2027-2030: prioritert med midler til planlegging og oppstart bygging

Formål

Prosjektet skal tilrettelegge for myke trafikanter på en strekning som i dag ikke har en sammenhengende løsning av god kvalitet, med blanding av smale fortau, kortere strekninger med GS-vei og strekninger uten løsning for myke trafikanter.. Strekningen har boligbebyggelse på begge sider, og veien brukes som både skolevei og adkomstvei til turstier i området av myke trafikanter.

Beskrivelse, omfang og avgrensning

Prosjektet planlegger å bygge nytt fortau eller GS-vei på østsiden av veien, med grøft for håndtering av snø- og overvann. Det kan bli behov for lave murer langs fortauet for å dekke opp for høydeforskjeller mot sideterreng. Eksisterende krysningspunkt for myke trafikanter skal strammes opp og gjøres mer oversiktlig og trafikkssikkerhet. Behov for fartsreducerende tiltak utredes og vurderes i planarbeidet.

Kartskisse / geografisk avgrensning



Måloppnåelse

Hovedmål

Legge til rette for bedre, tryggere og mer attraktive løsninger for myke trafikanter langs strekningen. Prosjektet skal bidra til et trafikkssikkert transportsystem med sammenhengende løsninger for myke trafikanter.

Resultat- og effektmål

Prosjektet forventes å bidra til overordnet mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, samt å bidra til nullvekstmålet om reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy, og null vekst for personbiltransport. Utvikling måles gjennom byindeks for Tønsberg-regionen, samt gjennom utvikling i sykkelreiser og reiser med buss.

Formelt grunnlag

Prop. 95S, lokale vedtak 2023

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	28,0 mill. 2025-kr / 30,0 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Bompenger, mva-refusjon, (fylkeskommunal egenandel)

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Resterende midler etter perioden
0	1,6	1,6	10,7	0	16,1

Plan, modenhet og gjennomføring

Fase	Utredning/ forprosjekt	Plan	Prosjektering	Bygging	Ferdig
Planlagt		2027-2028	2028-2033	2029-2034	2035
Reguleringsplan		Behov for regulering avhenger av hvilke løsninger som velges			
Grunnerverv		Behov for grunnerverv avhenger av hvilke løsninger som velges			
Siste utarbeidet kostnadsoverslag		Kostnadsestimat for deltiltak utført i tidlig fase			
Usikkerhet på kostnadsoverslag		Usikkerhet rundt kostnadsestimat reduseres i takt med modning av deltiltak langs strekningen, disse gjennomføres etappevis. Etappevis gjennomføres tilpasses prosjektets totale økonomiske rammer			
Avhengigheter og grensesnitt		Deler av gjennomføring, og trafikkavvikling i anleggsfase, er i en viss grad tilknyttet at fastlandsforbindelsen er åpnet for trafikk			
Viktigste risikoer og tiltak					
Utfyllende kommentarer					

Prosjekt 2g) Gang- og sykkelinfrastruktur i Tønsberg indre sentrum

Nøkkelopplysninger

Innsatsområde	Gange, sykkel, trafiksikkerhet og bymiljø
Geografisk område	Tønsberg indre sentrum
Vegeier	Tønsberg kommune
Byggherre	Tønsberg kommune
Porteføljeprioritet	Bypakke, prioritet 2g
Behandling	Handlingsprogram 2027-2030: prioritert med midler til planlegging og gjennomføring

Formål

Prosjektet skal gi bedre og tryggere fremkommelighet for gående og syklister på gatenettet i Tønsberg sentrum, og gode overganger til hovedaksene inn mot sentrum. Prosjektet er et såkalt sekkpostprosjekt med mange større og mindre tiltak i Tønsberg indre sentrum. Tiltakene skal bidra til å gjøre reiser til fots og på sykkel mer attraktive.

Beskrivelse, omfang og avgrensning

Deltiltak omfatter oppgradering av byens gatenett, samt tilrettelegging for snarveier og et sammenhengende sykkelnett. Deltiltak kan eksempelvis inneholde etablering og / eller oppgradering av eksisterende fortau og / eller GS vei, tilrettelegging for universell utforming, arealendringer som flytting av parkeringsplasser og/eller enveiskjøring, oppstramming og / eller etablering av kryssløsning og tilrettelegging for sykkel i lyskryss, etablering av intensivbelysning, fartsreducerende tiltak, m.m. Se egen side med tiltaksliste for kommende år.

Måloppnåelse

Hovedmål

Legge til rette at miljøvennlige reiser til fots og på sykkel blir bedre, tryggere og mer attraktivt for reiser til og fra Tønsberg sentrum. Prosjektet skal bidra til et trafiksikkert transportsystem med sammenhengende løsninger for myke trafikanter.

Resultat- og effektmål

Prosjektet forventes å bidra til overordnet mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, samt å bidra til nullvekstmålet om reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy, og null vekst for personbiltransport. Utvikling måles gjennom byindeks for Tønsberg-regionen, samt gjennom utvikling i sykkelreiser og reiser med buss.

Formelt grunnlag

Prop. 95 S, lokale vedtak 2023, gatebruksplan, mobilitetsplan Tønsberg sentrum

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	185,0 mill. 2025-kr / 198,2 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Kommunal og fylkeskommunal egenandel, bompenger og mva-refusjon

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Resterende midler etter perioden
8,2	8,0	6,5	3,5	6,0	166,0

Plan, modenhet og gjennomføring

Fase	Utredning/ forprosjekt	Plan	Prosjektering	Bygging	Ferdig
Planlagt		2025-2036	2025-2036	2025-2040	2040
Reguleringsplan		Behov for regulering kartlegges i det enkelte delprosjekt			
Grunnerverv		Behov for grunnerverv kartlegges i det enkelte deltiltak i sekkepostprosjektet			
Siste utarbeidet kostnadsoverslag		Kostnadsestimat utføres for det enkelte deltiltak.			
Usikkerhet på kostnadsoverslag		i/a Delprosjekter gjennomføres innenfor sekkepostens totale budsjettammer.			
Avhengigheter og grensesnitt		Avhengigheter og grensesnitt kartlegges i det enkelte delprosjekt.			
Viktigste risikoer og tiltak		Økonomisk risiko håndteres ved tilpasning av utbygging til sekkeposten disponible midler. Risiko for ulike deltiltak kartlegges og håndteres for det enkelte deltiltak, og kan medføre endringer i gjennomføringsplan for deltiltak på tiltakslista (under og på neste).			
Utfyllende kommentarer					

Tiltaksliste for sekkepostprosjekt 2g) Gang- og sykkelinfrastruktur i Tønsberg indre sentrum

Under vises en oversikt over mulige deltiltak i handlingsprogrammets periode. Listen er ikke uttømmende. Faktisk gjennomføring avhenger av prosjektmodning, gjennomføringsmulighet og kapasitet hos den enkelte part. Modning av tilstrekkelige deltiltak er viktig for å kunne ha robusthet i sekkepostens fremdriftsplan og gjennomføringsevne.

Tønsberg kommune

G1Tjømegaten (bygate)					
Estimert kostnad: 2 mill. kr			Finansieringskilde: Egenandel TK og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2025	-	2026	-	2027	2027
Tjømegaten bygges om til bygate, med integrerte fortau og logistikk-løsninger. Del av overvannsprosjektet i Tønsberg sentrum.					

G2 Storgaten ved Gunnarsbøparken (fase 3)					
Estimert kostnad: 2,5 mill. kr			Finansieringskilde: Egenandel TK og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig

2025	-	2026	-	2027	2027
Tiltaket omfatter utvidelse av fortau i Storgaten ved Gunnarsbøparken, langs arbeiderboligene og langs deler av parken, slik at dette blir universelt utformet. Dette er fase 3 (siste fase) av prosjektet «Storgaten ved Gunnarsbø» som samlet gir et bedre tilbud til myketrafikanter mellom sentrum, Stoltenbergs gate og Træleborg.					

G3 Øvre Langgate fra torget til Møllegaten (bygate)					
Estimert kostnad: 3 mill. kr			Finansieringskilde: Egenandel TK og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2026	-	2027		2028	2028
Tiltakene skal bidra gi bedre og mer attraktiv fremkommelighet for myke trafikanter, samt ivareta behov for god bylogistikk, overvannshåndtering og grønnstruktur i Tønsberg sentrum.					

G4 Sverres gate – Fayes gate - Torvgaten (bygate)					
Estimert kostnad: 6 mill. kr			Finansieringskilde: Egenandel TK og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2026	-	2026		2027-28	2028
Tiltakene skal bidra til å gi bedre og mer attraktiv fremkommelighet for myke trafikanter, samt ivareta behov for god bylogistikk, overvannshåndtering og grønnstruktur. Tiltakene er del av overvannsprosjektet i Tønsberg sentrum.					

G5 Storgaten fra torget til Møllegaten (bygate)					
Estimert kostnad: 3,5 mill. kr			Finansieringskilde: Egenandel TK og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2026	-	2028		2029	2029
Tiltakene skal bidra til å gi bedre og mer attraktiv fremkommelighet for myke trafikanter, samt ivareta behov for god bylogistikk, overvannshåndtering og grønnstruktur.					

G6 Møllegaten (bygate)					
Estimert kostnad: 4,5 mill. kr			Finansieringskilde: Egenandel TK og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2027	-		-	2029	2030
Møllegaten er pekt ut som hovedsykkelakse mellom øvre og nedre bydel. Det er etablert en pilot her i 2022-23, for å teste ut løsning med sykkelfelt mot kjøreretning. Tiltaket har fungert godt, og vil integreres som permanent løsning når gaten bygges om. Det vil også være søkelys på fortausbredder og universell utforming i prosjektet, samt ivareta behov for god bylogistikk, overvannshåndtering og grønnstruktur.					

G7 Anders Madsens gate (bygate)					
Estimert kostnad: 2,5 mill. kr			Finansieringskilde: Egenandel TK og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2029	-	2029	-	2030	2030
Tiltaket skal gi et sammenhengende sykkelnett mellom Storgaten og gs-veien gjennom Gjestehavna mot Nordbyen. Det vil også være søkelys på fortausbredder og universell utforming i prosjektet, samt ivareta behov for god bylogistikk, overvannshåndtering og grønnstruktur.					

Prosjekt 2h) Gang- og sykkelinfrastruktur i Tønsberg ytre sentrum

Nøkkelopplysninger

Innsatsområde	Gange, sykkel, trafikksikkerhet og bymiljø
Geografisk område	Tønsberg ytre sentrum
Vegeier	Tønsberg kommune
Byggherre	Tønsberg kommune
Porteføljeprioritet	Bypakke, prioritet 2h
Behandling	Handlingsprogram 2027-2030: prioritert med midler til planlegging og gjennomføring

Formål

Prosjektet består av flere større og mindre tiltak for myke trafikanter i Tønsberg ytre sentrum. Delprosjektene skal gi bedre og tryggere fremkommelighet for gående og syklister, og bidra til å gjøre reiser til fots og på sykkel mer attraktive.

Beskrivelse, omfang og avgrensning

Delprosjektene skal legge til rette for gjennomgående sykkelnett i og gjennom bomiljøene på Træleborg og Solvang. Løsningene skal kobles til hovednettet i sentrum og målpunkt som skoler og barnehager.

Måloppnåelse

Hovedmål

Legge til rette at miljøvennlige reiser til fots og på sykkel blir bedre, tryggere og mer attraktivt for reiser til og fra Tønsberg sentrum. Prosjektet skal bidra til et trafikksikkert transportsystem med sammenhengende løsninger for myke trafikanter.

Resultat- og effektmål

Prosjektet forventes å bidra til overordnet mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, samt å bidra til nullvekstmålet om reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy, og null vekst for personbiltransport. Utvikling måles gjennom byindeks for Tønsberg-regionen, samt gjennom utvikling i sykkelreiser og reiser med buss.

Formelt grunnlag

Prop. 95 S lokale vedtak 2023, Mobilitetsplan Tønsberg sentrum, Vedtatte trafikkplaner for Solvang og Træleborg, Verktøykasse for sykkelplanlegging i Tønsberg.

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	13,0 mill. 2025-kr / 13,9 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Tønsberg kommune egenandel og mva-refusjon

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Restbehov etter perioden
3,6	2,0	2,0	1,0	2,0	3,4

Plan, modenhet og gjennomføring

Fase	Utredning/ forprosjekt	Plan	Prosjektering	Bygging	Ferdig
Planlagt	2023-2026	2025-2032	2025-2032	2026-2033	2033
Reguleringsplan		Behov for regulering kartlegges i det enkelte delprosjekt			
Grunnerverv		Behov for grunnerverv kartlegges i det enkelte deltiltak i sekkepostprosjektet			
Siste utarbeidet kostnadsoverslag		Kostnadsestimat utføres for det enkelte deltiltak.			
Usikkerhet på kostnadsoverslag		i/a Delprosjekter gjennomføres innenfor sekkepostens totale budsjettammer.			
Avhengigheter og grensesnitt		Avhengigheter og grensesnitt kartlegges i det enkelte delprosjekt.			
Viktigste risikoer og tiltak		Økonomisk risiko håndteres ved tilpasning av utbygging til sekkeposten disponible midler. Risiko for ulike deltiltak kartlegges og håndteres for det enkelte deltiltak, og kan medføre endringer i gjennomføringsplan for deltiltak på tiltakslista (under og på neste).			
Utfyllende kommentarer					

Tiltaksliste for sekkepostprosjekt 2h) Gang- og sykkelinfrastruktur i Tønsberg ytre sentrum

Under vises en oversikt over mulige deltiltak i handlingsprogrammets periode. Listen er ikke uttømmende. Faktisk gjennomføring avhenger av prosjektmodning, gjennomføringsmulighet og kapasitet hos den enkelte part. Modning av tilstrekkelige deltiltak er viktig for å kunne ha robusthet i sekkepostens fremdriftsplan og gjennomføringsevne.

Tønsberg kommune

H1 Gange- og sykkel Træleborg					
Estimert kostnad: 3 mill. kr			Finansieringskilde: Egenandel TK og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2028	-	2029	-	2030	-
Hensikten med tiltakene er å etablere et sammenhengende sykkelnett til, fra og gjennom Træleborg. Følgende tiltak prioriteres i handlingsperioden: Punkttiltak i Tjøllinggaten sør og nord.					

H2 Gange- og sykkel Solvang					
Estimert kostnad: 4 mill. kr			Finansieringskilde: Egenandel TK og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2028	-	2029	-	2030	2030
Hensikten med tiltakene er å etablere et sammenhengende sykkelnett til, fra og gjennom Solvang. Følgende tiltak prioriteres i handlingsperioden, tiltakene inngår som del av større VA-prosjekt på Solvang og må endelig tilpasses fremdrift på dette:					
- Tilrettelegging for myke trafikanter i Gyldenløves gate mellom Wergelandsvei og Grevinneveien (ca 225 m). - Sykkeltilrettelegging i Monradsgate (ca 180 m) – binder sammen sykkelnett på Solvang og Træleborg. - Wergelandsvei ved Byskogenskole					

Prosjekt 2i) Kanalen som byrom

Nøkkelopplysninger

Innsatsområde	Gange, sykkel, trafiksikkerhet og bymiljø
Geografisk område	Kanalen i Tønsberg sentrum
Vegeier	Tønsberg kommune
Byggherre	Tønsberg kommune
Porteføljeprioritet	Bypakke, prioritet 2i
Behandling	Handlingsprogram 2027-2030: prioritert med midler til planlegging

Formål

Prosjekter inngår som en del av en fremtidig kanalpromenade, som skal gi attraktive ruter for myke trafikanter inn mot og rundt Tønsberg sentrum. Dette er et såkalt sekkepostprosjekt med flere delprosjekter for myke trafikanter langs Kanalen, og skal bidra til bedre og tryggere fremkommelighet, samt bedre bymiljø.

Beskrivelse, omfang og avgrensning

Prosjektene skal bidra til å tilgjengeliggjøre Kanalen for myke trafikanter. Flere av traseene går over næringsområder og fremtidige boligområder som er under regulering, og forutsetter en trinnvis gjennomføring av tiltakene.

Kartskisse / geografisk avgrensning



Måloppnåelse

Hovedmål

Legge til rette at miljøvennlige reiser til fots og på sykkel blir bedre, tryggere og mer attraktivt for reiser til, fra og i Tønsberg sentrum. Prosjektet skal bidra til et trafiksikkert transportsystem med sammenhengende løsninger for myke trafikanter.

Resultat- og effektmål

Prosjektet forventes å bidra til overordnet mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, samt å bidra til nullvekstmålet om reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy, og null vekst for personbiltransport. Utvikling måles gjennom byindeks for Tønsberg-regionen, samt gjennom utvikling i sykkelreiser og reiser med buss.

Formelt grunnlag

Prop. 95 S, lokale vedtak 2023, Skisseboka - Kanalen som byrom

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	16,0 mill. 2025-kr / 17,1 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Tønsberg kommune egenandel og mva-refusjon

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Resterende midler etter perioden
2,4	1,0	1,0	1,0	1,0	10,7

Plan, modenhet og gjennomføring

Fase	Utredning/ forprosjekt	Plan	Prosjektering	Bygging	Ferdig
Planlagt	2021	2026-2036	2026-2036	2026-2037	2037
Reguleringsplan		Behov for regulering kartlegges i det enkelte delprosjekt			
Grunnerverv		Behov for grunnerverv kartlegges i det enkelte deltiltak i sekkepostprosjektet			
Siste utarbeidet kostnadsoverslag		Kostnadsestimat utføres for det enkelte deltiltak.			
Usikkerhet på kostnadsoverslag		i/a Delprosjekter gjennomføres innenfor sekkepostens totale budsjettrammer.			
Avhengigheter og grensesnitt		Avhengigheter og grensesnitt kartlegges i det enkelte delprosjekt.			
Viktigste risikoer og tiltak		Økonomisk risiko håndteres ved tilpasning av utbygging til sekkepostens disponible midler. Risiko for ulike deltiltak kartlegges og håndteres for det enkelte deltiltak, og kan medføre endringer i gjennomføringsplan for deltiltak på tiltakslista (under og på neste).			
Utfyllende kommentarer					

Tiltaksliste for sekkepostprosjekt 2i) Kanalen som byrom

Under vises en oversikt over mulige deltiltak i handlingsprogrammets periode. Listen er ikke uttømmende. Faktisk gjennomføring avhenger av prosjektmodning, gjennomføringsmulighet og kapasitet hos den enkelte part. Modning av tilstrekkelige deltiltak er viktig for å kunne ha robusthet i sekkepostens fremdriftsplan og gjennomføringsevne.

Tønsberg kommune

I1 Kanalpromenade					
Estimert kostnad: 4 mill. kr			Finansieringskilde: Egenandel TK og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2021	-	2027-29		2027-30	-
Det vil i perioden jobbes med følgende delstrekker: - Delstrekke inn mot ny Kanalpark (Nøtterøysiden av kanalen) - Delstrekke over Lecatomten (Nøtterøysiden av kanalen) - Delstrekker i tilknytning til gjestehavna (sentrumssiden av kanalen)					

Prosjekt 2j) Sykkeltilrettelegging i Jernbanegaten og Farmannsveien

Nøkkelopplysninger

Innsatsområde	Gange, sykkel, trafiksikkerhet og bymiljø
Geografisk område	Jernbanegaten og Farmannsveien i Tønsberg sentrum
Vegeier	Vestfold fylkeskommune
Byggherre	Vestfold fylkeskommune
Porteføljeprioritet	Bypakke, prioritet 2j
Behandling	Handlingsprogram 2027-2030: prioritert med midler til planlegging og gjennomføring

Formål

Prosjektet skal gi bedre og tryggere fremkommelighet for myke trafikanter, og spesielt syklist, på viktige transportårer som passerer flere viktige målpunkt i Tønsberg sentrum. Prosjektet skal bidra til å gjøre reiser til fots og på sykkel mer attraktive.

Beskrivelse, omfang og avgrensning

Det skal utbedres løsninger for gående og syklende i Farmannsveien og Jernbanegaten. I Jernbanegata er sykkelvei med fortau på østsiden foreslått, der endelig løsning avklares i forprosjekt. Farmannsveien omfatter utbedring av løsninger for gående og syklende, der sykkelvei med fortau på vestsiden av veien er foreslått. Begge gater er viktige transportårer i sentrum. Farmannsveien vil, etter at ny fastlandsforbindelse er åpnet, også ha en sentral funksjon for nærings- og nyttetransporten til sentrum, for kollektivtransporten, samt transport til og fra togstasjonen.

Kartskisse / geografisk avgrensning



Måloppnåelse

Hovedmål

Legge til rette for at reiser til fots og på sykkel blir bedre, tryggere og mer attraktivt for reiser til, fra og i Tønsberg sentrum med sammenhengende løsninger for myke trafikanter. Prosjektet må også ivareta kollektivtransportens behov for oppstilling og avvikling. I Jernbanegaten (sør) og ses i sammenheng med utforming av ny gateterminal i Jernbanegaten (nord).

Resultat- og effektmål

Prosjektet forventes å bidra til overordnet mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, samt å bidra til nullvekstmålet om reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy, og null vekst for personbiltransport. Utvikling måles gjennom byindeks for Tønsberg-regionen, samt gjennom utvikling i sykkelreiser og reiser med buss.

Formelt grunnlag

Prop. 95 S, lokale vedtak 2023, gatebruksplan, mobilitetsplan Tønsberg sentrum

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	11,0 mill. 2025-kr / 11,8 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Bompenger og mva-refusjon

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Resterende midler etter perioden
0,0	0,4	0	0	10,7	0,6

Plan, modenhet og gjennomføring

Fase	Utredning/ forprosjekt	Plan	Prosjektering	Bygging	Ferdig
Planlagt		2027	2027	2030-2031	2031
Reguleringsplan		Behov for regulering avhenger av hvilke løsninger som velges			
Grunnerverv		Behov for grunnerverv avhenger av hvilke løsninger som velges			
Siste utarbeidet kostnadsoverslag		Kostnadsestimat utført i tidlig fase. Ved planarbeid og detaljering i 2027 vil kostnadsestimat oppdateres.			
Usikkerhet på kostnadsoverslag		Stor usikkerhet grunnet kostnadsestimat i tidlig fase			
Avhengigheter og grensesnitt		Prosjektet har flere avhengigheter og grensesnitt mot andre utbyggingsplaner og prosjekter: - Pågående områderegulering Knutepunkt Tønsberg - Utvikling av Knutepunkt Tønsberg hvor BaneNor Eiendom er utbygger. Bypakkens arbeid med gateterminal for buss ved Tønsberg stasjon - Tidslinje for Vestfold kollektivtrafikk sin omlegging av bussruter			
Viktigste risikoer og tiltak		Prosjektets avhengigheter og grensesnitt kan påvirke føringer for prosjektets innhold og tidslinje. Prosjektet planlegger tiltak som til dels skal gjennomføres i nærheten av noe utfordrende grunnforhold. Avhengig av valgte løsninger og tidslinje for gjennomføring og bygging, vil prosjektets økonomiske ramme kunne være noe knapp for gjennomføring av full løsning.			
Utfyllende kommentarer		Foreslåtte tiltak går gjennom viktige transportårer til og gjennom sentrum, og i viktige områder for buss og blålysetater. Tilrettelegging for god trafikkflyt vil kunne påvirke tidslinje for gjennomføring av prosjektet Jernbanegaten vil trolig opprettholde sin funksjon som akse for regionruter, skoleruter og øvrige busser som ikke går i pendel, evt. også med muligheter for oppstilling av buss for tog – busser. Løsningen og grensesnitt mot utvikling i regi av Bane Nord Eiendom detaljeres i planarbeidet.			

Prosjekt 2k) Gateterminal for buss ved Tønsberg jernbanestasjon

Nøkkelopplysninger

Innsatsområde	Buss, gange, sykkel, trafikkssikkerhet og bymiljø
Geografisk område	Tønsberg jernbanestasjon i Tønsberg sentrum
Vegeier	Vestfold fylkeskommune
Byggherre	Vestfold fylkeskommune
Porteføljeprioritet	Bypakke, prioritet 2k
Behandling	Handlingsprogram 2027-2030: prioritert med midler til planlegging og gjennomføring

Formål

Prosjektet skal gi bedre og tryggere fremkommelighet til Tønsberg jernbanestasjon for bussreisende, samt bedre bruks- og ventefasiliteter for myke trafikanter. Det skal også tilrettelegges for god forbindelse for syklistene til stasjonsområdet. Prosjektet skal bidra til å gjøre reiser med buss og sykkel mer attraktive.

Beskrivelse, omfang og avgrensning

Jernbanegaten nord skal bygges om til ny gateterminal for buss, som muliggjør omlegging til pendelruter. Gateterminalen skal opparbeides med venteareal og lehus for bussreisende, og det skal legges til rette for god flyt for myke trafikanter mellom stasjonen og bysentrum. Gateterminalen blir en sentral del av utviklingen av Knutepunkt Tønsberg. Kryssene i begge ender av den nye gateterminalen skal tilrettelegges for nytt kjøremønster for kollektivtrafikk, med tilhørende omlegging av dagens trafikk. Prosjekter inkluderer vurderinger av sambruksløsninger med BaneNord.

Kartskisse / geografisk avgrensning



Måloppnåelse

Hovedmål

Legge til rette at miljøvennlige reiser med buss, til fots og på sykkel blir bedre, tryggere og mer attraktivt for reiser til og fra Tønsberg jernbanestasjon.

Resultat- og effektmål

Prosjektet forventes å bidra til overordnet mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, samt å bidra til nullvekstmålet om reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy, og null vekst for personbiltransport. Utvikling måles gjennom byindeks for Tønsberg-regionen, samt gjennom utvikling i sykkelreiser og reiser med buss.

Formelt grunnlag

Prop. 95 S, lokale vedtak 2023, mobilitetsplan Tønsberg sentrum

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	55,0 mill. 2025-kr / 58,9 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Bompenger og mva-refusjon, samt eventuelt fylkeskommunal egenandel

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Resterende midler etter perioden
0,0	1,1	1,1	2,1	21,4	33,2

Plan, modenhet og gjennomføring

Fase	Utredning/ forprosjekt	Plan	Prosjektering	Bygging	Ferdig
Planlagt		2027-2028	2028-2029	2030-2031	2031
Reguleringsplan		Det er igangsatt forstudie for ny gateterminal og gatebruksplan for randsonen av Knutepunkt Tønsberg. Arbeidet vil avklare prinsipppløsninger for de ulike gatene. Jernbanegaten nord inngår i pågående arbeid med områderegulering av Knutepunkt Tønsberg. Mål om 1.gangsbehandling i 2027.			
Grunnerverv		Behov for grunnerverv avhenger av hvilke løsninger som velges			
Siste utarbeidet kostnadsoverslag		Kostnadsestimat utført i tidlig fase. Ved planarbeid og detaljering i 2027-2029 vil kostnadsestimat oppdateres.			
Usikkerhet på kostnadsoverslag		Stor usikkerhet grunnet kostnadsestimat i tidlig fase			
Avhengigheter og grensesnitt		Prosjektet har flere avhengigheter og grensesnitt mot andre utbyggingsplaner og prosjekter: - Pågående områderegulering av Knutepunkt Tønsberg - Utvikling av knutepunkt Tønsberg v/ Bane Nor Eiendom - Bypakkens arbeid med sykkeltilrettelegging i Jernbanegaten og Farmannsveien - Tidslinje for Vestfold kollektivtrafikk sin omlegging av bussruter			
Viktigste risikoer og tiltak		Prosjektets avhengigheter og grensesnitt kan påvirke føringer for prosjektets innhold og tidslinje. Prosjektet planlegger tiltak som til dels skal gjennomføres i nærheten av noe utfordrende grunnforhold. Avhengig av valgte løsninger og tidslinje for gjennomføring og bygging, vil prosjektets økonomiske ramme kunne være noe knapp for gjennomføring av full løsning.			
Utfyllende kommentarer		Foreslåtte tiltak går gjennom viktige transportårer til og gjennom sentrum, og i viktige områder for buss og blålysetater. Tilrettelegging for god trafikkflyt vil kunne påvirke tidslinje for gjennomføring av prosjektet.			

Prosjekt 2I) Oppgradering av Tollbodgaten

Nøkkelopplysninger

Innsatsområde	Buss, trafikkssikkerhet og bymiljø
Geografisk område	Tollbodgaten i Tønsberg sentrum
Vegeier	Vestfold fylkeskommune
Byggherre	Vestfold fylkeskommune
Porteføljeprioritet	Bypakke, prioritet 2I
Behandling	Handlingsprogram 2027-2030: prosjektet er ikke prioritert med midler i fireårsperioden

Formål

Prosjektet skal tilrettelegge for bedre fremkommelighet for buss langs strekningen.

Beskrivelse, omfang og avgrensning

Tollbodgaten skal tilrettelegges for effektiv og trygg fremkommelighet for buss. Tollbodgaten blir hovedtrasé for buss mellom øvre og nedre del av sentrum. Konkrete tiltak langs strekningen avklares i forprosjekt.

Kartskisse / geografisk avgrensning



Måloppnåelse

Hovedmål

Legge til rette at reiser med buss blir raskere, tryggere og mer attraktivt.

Resultat- og effektmål

Prosjektet forventes å bidra til overordnet mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, samt å bidra til nullvekstmålet om reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy, og null vekst for personbiltransport. Utvikling måles gjennom byindeks for Tønsberg-regionen, samt gjennom utvikling i sykkelreiser og reiser med buss.

Formelt grunnlag

Prop. 95 S, lokale vedtak 2023, gatebruksplan, mobilitetsplan Tønsberg sentrum

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	5,0 mill. 2025-kr / 5,4 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Bompenger og mva-refusjon, samt eventuelt fylkeskommunal egenandel

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Resterende midler etter perioden
0	0	0	0	0	5,4

Plan, modenhet og gjennomføring

Fase	Utredning/ forprosjekt	Plan	Prosjektering	Bygging	Ferdig
Planlagt		2027-2028	2028-2029	2030-2031	2031
Reguleringsplan		Behov for regulering avhenger av hvilke løsninger som velges			
Grunnerverv		Behov for grunnerverv avhenger av hvilke løsninger som velges			
Siste utarbeidet kostnadsoverslag		Kostnadsestimat utført i tidlig fase.			
Usikkerhet på kostnadsoverslag		Noe usikkerhet grunnet kostnadsestimat i tidlig fase, med uavklarte behov.			
Avhengigheter og grensesnitt		Prosjektet er planlagt gjennomført i etterkant av åpning av Ny Fastlandsforbindelse til Færder. Prosjektet har flere avhengigheter og grensesnitt mot andre utbyggingsplaner og prosjekter: - Bane Nor sitt arbeid på Tønsberg stasjon i 2029/2030 - Tidslinje for Vestfold kollektivtrafikk sin omlegging av bussruter			
Viktigste risikoer og tiltak		Prosjektets avhengigheter og grensesnitt kan påvirke føringer for prosjektets innhold og tidslinje.			
Utfyllende kommentarer					

Prosjekt 2m) Miljøgate i Nedre Langgate

Nøkkelopplysninger

Innsatsområde	Gange, sykkel, buss, trafiksikkerhet og bymiljø
Geografisk område	Nedre Langgate i Tønsberg sentrum
Vegeier	Vestfold fylkeskommune
Byggherre	Vestfold fylkeskommune
Porteføljeprioritet	Bypakke, prioritet 2m
Behandling	Handlingsprogram 2027-2030: prosjektet er prioritert med planmidler i fireårsperioden

Formål

Prosjektet skal gi bedre og tryggere fremkommelighet for myke trafikanter og buss langs strekningen, og bidra til bedre bymiljø i Tønsberg sentrum. Nedre Langgate er i dag en barriere mellom Kanalen / Brygga og øvre sentrum, og prosjektet skal bidra til å binde sentrum sammen for både innbyggere og besøkende.

Beskrivelse, omfang og avgrensning

Nedre Langgate skal bygges om til gate for buss, syklist og fotgjengere. Det legges opp til kantstopp / busslommer ved kryssene Svend Fopyns gate / Nedre Langgate, Prestegaten / Nedre Langgate og Tollbodgaten / Nedre Langgate. Det må ses spesielt på kryssene med Nedre Langgate og Prestegaten, Møllegaten og Klostergaten og overgang for syklende fra Nedre Langgate mot Nordbyen. Mer detaljerte løsninger for buss og sykkel avklares nærmere i forprosjekt og i reguleringsplan. Strekningen stenges for gjennomkjøring for bil mellom Møllegaten og Tollbodgaten.

Kartskisse / geografisk avgrensning



Måloppnåelse

Hovedmål

Legge til rette for et godt bymiljø med attraktive løsninger for buss og myke trafikanter i Tønsberg sentrum. Prosjektet skal bidra til et trafiksikkert transportsystem med sammenhengende løsninger for myke trafikanter.

Resultat- og effektmål

Prosjektet forventes å bidra til overordnet mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, samt å bidra til nullvekstmålet om reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy, og null vekst for personbiltransport. Utvikling måles gjennom byindeks for Tønsberg-regionen, samt gjennom utvikling i sykkelreiser og reiser med buss.

Formelt grunnlag

Prop. 95 S, lokale vedtak 2023, gatebruksplan, mobilitetsplan Tønsberg sentrum

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	55,0 mill. 2025-kr / 58,9 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Bompenger og mva-refusjon, samt eventuelt fylkeskommunal egenandel

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Resterende midler etter perioden
0	1,1	1,1	1,1	0	55,7

Plan, modenhet og gjennomføring

Fase	Utredning/ forprosjekt	Plan	Prosjektering	Bygging	Ferdig
Planlagt		2027-2028	2028-2029	Etter 2033	2036-2037
Reguleringsplan		Prosjektet har behov for regulering			
Grunnerverv		Behov for grunnerverv avhenger av hvilke løsninger som velges			
Siste utarbeidet kostnadsoverslag		Kostnadsestimat utført i tidlig fase, Ved valg av løsninger vil det bli utarbeidet oppdaterte kostnadsvurderinger for valgt løsning.			
Usikkerhet på kostnadsoverslag		Noe usikkerhet grunnet kostnadsestimat i tidlig fase, med uavklarte løsninger.			
Avhengigheter og grensesnitt		Prosjektet er av trafikkavviklingshensyn planlagt gjennomført i etterkant av åpning av ny Fastlandsforbindelse til Færder Prosjektet har grensesnitt mot tidslinje for Vestfold kollektivtrafikk sin omlegging av bussruter gjennom Tønsberg sentrum, samt grensesnitt mot utviklingsprosjekter i bysentrum og Tønsberg kommunes prosjekter innen VA og gatebruk i sentrum			
Viktigste risikoer og tiltak		Det må tilrettelegges for gode løsninger for trafikkavvikling i anleggsfasen			
Utfyllende kommentarer		I denne handlingsperioden skal det jobbes med konseptløsning for delstrekker, som er viktig å få avklart for å sikre god koordinering mot utviklingsprosjekter i bysentrum og flere av Tønsberg kommunes VA-prosjekter og gateprosjekter i sentrum.			

Prosjekt 2n) Kollektivprioritering i Mammutkrysset

Nøkkelopplysninger

Innsatsområde	Buss, trafikkssikkerhet og bymiljø
Geografisk område	Mammutkrysset ved Kanalen mellom i Tønsberg sentrum
Vegeier	Vestfold fylkeskommune
Byggherre	Vestfold fylkeskommune
Porteføljeprioritet	Bypakke, prioritet 2n
Behandling	Handlingsprogram 2027-2030: prosjektet er ikke prioritert med midler i fireårsperioden

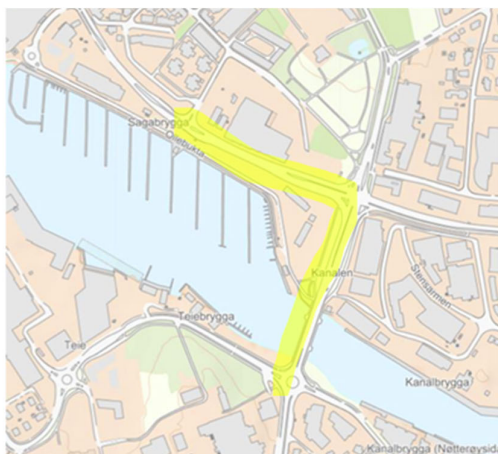
Formål

Prosjektet skal tilrettelegge for effektiv bussfremføring gjennom Mammutkrysset i Tønsberg sentrum, med mål om å gjøre reiser med buss mer attraktivt.

Beskrivelse, omfang og avgrensning

Prosjektet skal tilrettelegge for buss gjennom Mammutkrysset, fra rundkjøring ved Banebakken (på øysiden av Kanalen) til krysset Nedre Langgate / Sven Foyns Gate (på fastlandssiden av Kanalen). Tilretteleggingen er planlagt å skje gjennom enten kollektivfelt eller sambruksfelt. Endelig løsning avklares gjennom forprosjekt. Tiltaket omfatter også etablering av bussholdeplasser / kantstopp langs strekningen.

Kartskisse / geografisk avgrensning



Måloppnåelse

Hovedmål

Legge til rette at reiser med buss blir raskere, tryggere og mer attraktivt.

Resultat- og effektmål

Prosjektet forventes å bidra til overordnet mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, samt å bidra til nullvekstmålet om reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy, og null vekst for personbiltransport. Utvikling måles gjennom byindeks for Tønsberg-regionen, samt gjennom utvikling i sykkelreiser og reiser med buss.

Formelt grunnlag

Prop. 95 S, lokale vedtak 2023, gatebruksplan, mobilitetsplan Tønsberg sentrum

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	23,0 mill. 2025-kr / 24,6 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Bompenger og mva-refusjon, samt eventuelt fylkeskommunal egenandel

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Resterende midler etter perioden
0	0	0	0	0	24,6

Plan, modenhet og gjennomføring

Fase	Utredning/ forprosjekt	Plan	Prosjektering	Bygging	Ferdig
Planlagt		2032-2033	2033	2034-2035	2036
Reguleringsplan		Behov for regulering avhenger av tiltakets omfang			
Grunnerverv		i/a			
Siste utarbeidet kostnadsoverslag		Kostnadsestimat utført i tidlig fase, på basis av mindre tiltak			
Usikkerhet på kostnadsoverslag		Noe usikkerhet grunnet kostnadsestimat i tidlig fase, med uavklarte løsninger.			
Avhengigheter og grensesnitt		Prosjektet har flere avhengigheter og grensesnitt mot andre utbyggingsplaner og prosjekter: - Prosjektet er av trafikkavviklingshensyn planlagt gjennomført i etterkant av åpning av ny fastlandsforbindelse til Færder - Prosjektet gjennomføres langs et strekke med mange boliger og næringsinteresser, mellom nedre sentrum og Kanalen, og vil kreve god dialog med interessenter - Det må tilrettelegges for gode midlertidige løsninger for trafikkavvikling			
Viktigste risikoer og tiltak		Prosjektets avhengigheter og grensesnitt kan påvirke føringer for prosjektets innhold og tidslinje.			
Utfyllende kommentarer					

Prosjekt 2o) Bedre tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange i Halvdan Wilhelmsens allé

Nøkkelopplysninger

Innsatsområde	Kollektiv, sykkel, gange, trafikkssikkerhet og bymiljø
Geografisk område	Halvdan Wilhelmsens allé i Tønsberg sentrum
Vegeier	Vestfold fylkeskommune
Byggherre	Vestfold fylkeskommune
Porteføljeprioritet	Bypakke, prioritet 2o
Behandling	Handlingsprogram 2027-2030: prosjektet er ikke prioritert med midler i fireårsperioden

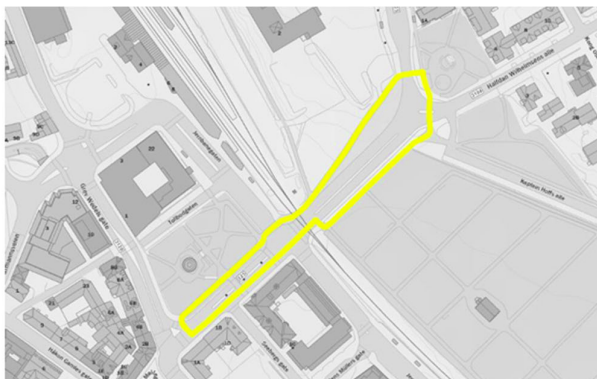
Formål

Prosjektet skal gi bedre, tryggere og raskere fremkommelighet for buss, syklister og gående på begge sider av Halvdan Wilhelmsens allé, inklusiv bedre kryssing av jernbanesporet.

Beskrivelse, omfang og avgrensning

Det skal lages løsninger på begge sider av Halvdan Wilhelmsens allé for reisende på buss, på sykkel og til fots, en viktig transportåre til og fra Sykehuset i Vestfold HF. Prosjektet skal også bidra til bedre løsninger for kryssing av jernbanesporet. Konkrete løsninger og tiltak avklares i forprosjekt.

Kartskisse / geografisk avgrensning



Måloppnåelse

Hovedmål

Legge til rette at miljøvennlige reiser med kollektiv, til fots og på sykkel blir bedre, tryggere og mer attraktivt for reiser til, fra og i Tønsberg sentrum. Prosjektet skal bidra til et trafikkssikkert transportsystem med sammenhengende løsninger for myke trafikanter.

Resultat- og effektmål

Prosjektet forventes å bidra til overordnet mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, samt å bidra til nullvekstmålet om reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy, og null vekst for personbiltransport. Utvikling måles gjennom byindeks for Tønsberg-regionen, samt gjennom utvikling i sykkelreiser og reiser med buss.

Formelt grunnlag

Prop. 95 S, lokale vedtak 2023, gatebruksplan, mobilitetsplan Tønsberg sentrum

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	12,0 mill. 2025-kr / 12,9 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Bompenger og mva-refusjon, samt eventuelt fylkeskommunal egenandel

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Resterende midler etter perioden
0	0	0	0	0	12,9

Plan, modenhet og gjennomføring

Fase	Utredning/ forprosjekt	Plan	Prosjektering	Bygging	Ferdig
Planlagt		2032-2033	2033-2034	2035-2037	2037
Reguleringsplan		Behov for regulering avhenger av tiltakets omfang og valg av løsninger			
Grunnerverv		Behov for regulering avhenger av tiltakets omfang og valg av løsninger			
Siste utarbeidet kostnadsoverslag		Kostnadsestimat utført i tidlig fase, Ved valg av løsning vil det utarbeidet oppdaterte kostnadsvurderinger for valgt løsning.			
Usikkerhet på kostnadsoverslag		Noe usikkerhet grunnet kostnadsestimat i tidlig fase, med uavklarte løsninger.			
Avhengigheter og grensesnitt		Prosjektet gjennomføres på en viktig transportåre til og fra Sykehuset i Vestfold HF, med behov for god tilrettelegging for trafikkavvikling i anleggsfase. Avhengig av valgte løsninger og tidslinje for gjennomføring og bygging, vil prosjektets kostnadsramme kunne være knapp for gjennomføring av full løsning. Prosjektet har flere grensesnitt og avhengigheter mot deltiltak innenfor bypakkens Programområdetiltak 2a) Oppgradering av H.W. allé på strekningen Sprutparken – Jernbanebrua, samt tiltak innenfor Tilskuddsavtalen.			
Viktigste risikoer og tiltak					
Utfyllende kommentarer					

Prosjekt 2p) Lokalsentra rundt Tønsberg gange-, sykkel- og kollektivtiltak

Nøkkelopplysninger

Innsatsområde	Gange, sykkel, buss, trafiksikkerhet og bymiljø
Geografisk område	Ulike lokalsentra rundt Tønsberg by
Vegeier	Tønsberg kommune og Vestfold fylkeskommune
Byggherre	Tønsberg kommune og Vestfold fylkeskommune
Porteføljeprioritet	Bypakke, prioritet 2p
Behandling	Handlingsprogram 2027-2030: prioritert med midler til planlegging og gjennomføring

Formål

Prosjektet er et såkalt sekkepostprosjekt med mange større og mindre tiltak for myke trafikanter og buss i ulike lokalsentra rundt Tønsberg. Alle deltakende skal gi bedre og tryggere fremkommelighet for gående, syklister og bussreisende, og bidra til å gjøre reiser til fots, på sykkel og med buss mer attraktive.

Beskrivelse, omfang og avgrensning

Prosjektet skal bidra til bedre tilrettelegging for gange, sykling og kollektiv, samt mer trafiksikre krysningspunkt gjennom ulike delprosjekter. Delprosjektene er tiltenkt utført etappevis på Sem, Vear, Eik, Tolvsrød og Olsrød.

Måloppnåelse

Hovedmål

Legge til rette at miljøvennlige reiser til fots, på sykkel og med kollektivtransport blir bedre, tryggere og mer attraktivt for reiser til og fra Tønsberg sentrum, og i lokalsentra rundt Tønsberg. Prosjektet skal bidra til et trafiksikkert transportsystem med sammenhengende løsninger for myke trafikanter, og attraktive løsninger for bussreiser.

Resultat- og effektmål

Prosjektet forventes å bidra til overordnet mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, samt å bidra til nullvekstmålet om reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy, og null vekst for personbiltransport. Utvikling måles gjennom byindeks for Tønsberg-regionen, samt gjennom utvikling i sykkelreiser og reiser med buss.

Formelt grunnlag

Prop. 95S, lokale vedtak 2023, Planprogram Vear lokalsenter og VPOR Sem

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	44,0 mill. 2025-kr / 47,1 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Tønsberg kommune egenandel og mva-refusjon, Bompenger og mva-refusjon

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Resterende midler etter perioden
3,1	4,7	3,5	17,4	3,1	15,3

Plan, modenhet og gjennomføring

Fase	Utredning/ forprosjekt	Plan	Prosjektering	Bygging	Ferdig
Planlagt	2023-2026	2025-2032	2025-2032	2025-2040	2040
Reguleringsplan		Behov for regulering avhenger av de enkelte delprosjekter i sekkepostprosjekt			
Grunnerverv		Behov for grunnerverv kartlegges i det enkelte delprosjekter i sekkepostprosjektet			
Siste utarbeidet kostnadsoverslag		Kostnadsestimat utføres for det enkelte delprosjekt.			
Usikkerhet på kostnadsoverslag		i/a Delprosjekter gjennomføres innenfor rammene av avsatte midler.			
Avhengigheter og grensesnitt		Gjennomføring av deltak vurderes opp mot gjennomføring av andre prosjekter innenfor og utenfor bypakken, for å sikre god trafikkavvikling i byggefase.			
Viktigste risikoer og tiltak		Økonomisk risiko håndteres ved tilpasning av utbygging til sekkeposten disponible midler. Risiko for ulike deltak kartlegges og håndteres for det enkelte deltak, og kan medføre endringer i gjennomføringsplan for deltak på tiltakslista (neste side).			
Utfyllende kommentarer		Delprosjekter utføres av ulike byggherrer jamfør veieierskap			

Tiltaksliste 2p) Lokalsentra rundt Tønsberg gange-, sykkel- og kollektivtiltak

Under vises en oversikt over mulige deltak i handlingsprogrammets periode. Listen er ikke uttømmende. Faktisk gjennomføring avhenger av prosjektmodning, gjennomføringsmulighet og kapasitet hos den enkelte part. Modning av tilstrekkelige deltak er viktig for å kunne å ha robusthet i sekkepostens fremdriftsplan og gjennomføringsevne.

Vestfold fylkeskommune

P1 Vear – FV. 303 Melsomvikveien					
Estimert kostnad: 11,5 mill.kr			Finansieringskilde: Bompenger og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2025-2026	-	2026	-	2029	2029
Fv. 303 Melsomvikveien skal utbedres med bedre løsninger for myke trafikanter, trygge gangfelt og kantstopp for buss. Sterkningen fra rundkjøringen til Kiwi oppgraderes med gatemessig belysning og trerekke.					

P2 Sem FV. 522 Semsbyveien					
Estimert kostnad: 4,2 mill.kr			Finansieringskilde: Bompenger og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2025-2026	-	2026	-	2029-2030	2030
Oppgradering av Fv. 522 Semsbyveien kryss mellom Andebuveien – kryss ved bensinstasjon som gjør gaten tryggere og mer attraktiv for myke trafikanter.					

Tønsberg kommune

P3 Sem: Vestre akse på Sem					
Estimert kostnad: 3 mill. kr			Finansieringskilde: Egenandel TK og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2026	-	2026	-	2027	2027

Det er definert en gang- og sykkelakse fra Semsbyveien i sør til Sem skole i VPOR Sem. Første delstrekke går gjennom Laskenhavna og Sæheimsveien. Tiltaket skal sikre gjennomgående løsning for myke trafikanter med mulighet for vinterdrift.

P4 Olsrød: GS-vei langs Gauterødveien					
Estimert kostnad: 7 mill. kr			Finansieringskilde: Egenandel TK og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2026	2026-27	2028	2027-2028	2029	2030
Tiltaket skal gi et helhetlig gs-anlegg langs Gauterødveien, ved å tette missing -link mellom Belesvei og Mortensvei (300m). Det er gjennomført forstudie våren 2026. Tiltaket krever ny reguleringsplan og det vil være behov for å erverve privat grunn.					

Q3 Vear: Steinbruddveien – delstrekke fra Melsomvikveien					
Estimert kostnad: 2 mill. kr			Finansieringskilde: Egenandel TK og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering/ byggesøknad	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2026	2027	2028	2028	2029	2029
Tiltaket skal bidra til bedre tilrettelegging for myke trafikanter mellom nytt gatetun (Veargata) og Melsomvikveien (80 m). Tiltaket krever endring av reguleringsplan og det vil være behov for å erverve privat grunn.					

Prosjekt 2q) Gang- og sykkelinfrastruktur i Færder / Nøtterøy

Nøkkelopplysninger

Innsatsområde	Gange, sykkel, trafiksikkerhet og bymiljø
Geografisk område	Nøtterøy i Færder
Vegeier	Færder kommune
Byggherre	Færder kommune
Porteføljeprioritet	Bypakke, prioritet 2q
Behandling	Handlingsprogram 2027-2030: prioritert med midler til planlegging og gjennomføring

Formål

Prosjektet er et såkalt sekkepostprosjekt med mange større og mindre tiltak på Nøtterøy i Færder. Alle deltiltak skal gi bedre og tryggere fremkommelighet for gående og syklistere, og bidra til å gjøre reiser til fots og på sykkel mer attraktive.

Beskrivelse, omfang og avgrensning

Deltiltak omfatter etablering / og eller oppgradering av fortau, gang- og sykkelvei, snarveier, samt andre løsninger for trygg og attraktiv ferdsel til fots og på sykkel i Nøtterøy. Se egen side med eksempler på tiltaks som planlegges gjennomført i kommende år.

Måloppnåelse

Hovedmål

Legge til rette at miljøvennlige reiser til fots og på sykkel blir bedre, tryggere og mer attraktivt for reiser på til, i og fra Nøtterøy. Prosjektet skal bidra til et trafiksikkert transportsystem med sammenhengende løsninger for myke trafikanter.

Resultat- og effektmål

Prosjektet forventes å bidra til overordnet mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, samt å bidra til nullvekstmålet om reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy, og null vekst for personbiltransport. Utvikling måles gjennom byindeks for Tønsberg-regionen, samt gjennom utvikling i sykkelreiser og reiser med buss.

Formelt grunnlag

Prop. 95 S, lokale vedtak 2023, Tiltaksplan for gang- og sykkelstier Færder kommune, Reguleringsplaner

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	142,0 mill. 2025-kr / 152,1 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Færder kommune egenandel og mva-refusjon

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Resterende midler etter perioden
10,2	10,8	19,1	12,2	7,6	92,1

Plan, modenhet og gjennomføring

Fase	Utredning/ forprosjekt	Plan	Prosjektering	Bygging	Ferdig
Planlagt		2023-2036	2025-2036	2026-2040	2040
Reguleringsplan		Behov for regulering varierer med de enkelte delprosjektene. Ferdig regulerte strekninger prioriteres for utførsel.			
Grunnerverv		Behov for grunnerverv kartlegges i det enkelte deltiltaket.			
Siste utarbeidet kostnadsoverslag		Kostnadsestimat utføres for det enkelte deltiltak.			
Usikkerhet på kostnadsoverslag		i/a Deltiltak gjennomføres innenfor sekkepostens økonomiske rammer			
Avhengigheter og grensesnitt		Ulike avhengigheter og grensesnitt for ulike deltiltak. Gjennomføring vurderes opp mot andre prosjekter i og utenfor bypakken. I HP 2027.2030 er for eksempel er prosjekt GS vei i Vestskogen avhengig av VA prosjekt for rehabilitering av en stor vannledning i Linerleveien og utbyggingsprosjektet Vestskogen barnehage. De oppførte prosjektene er avhengig av riktig fremdrift i reguleringsarbeider. Prioritering av tiltakene i handlingsprogrammet (vedtas T3 hvert år) må stemme overens med prioritering i Tiltaksplan for gang- og sykkelstier i Færder kommune (vedtas T1 hvert år).			
Viktigste risikoer og tiltak		Delprosjekter gjennomføres innenfor totalt avsatte midler til sekkepostprosjekt. Risiko for ulike deltiltak kartlegges og håndteres for det enkelte deltiltak, og kan medføre endringer i gjennomføringsplan for deltiltak på tiltakslista (neste side).			
Utfyllende kommentarer					

Tiltaksliste 2q) Gang- og sykkelinfrastruktur i Færder / Nøtterøy

Under vises en oversikt over mulige deltiltak i handlingsprogrammets periode. Listen er ikke uttømmende. Faktisk gjennomføring avhenger av prosjektmodning, gjennomføringsmulighet og kapasitet hos den enkelte part. Modning av tilstrekkelige deltiltak er viktig for å kunne ha robusthet i sekkepostens fremdriftsplan og gjennomføringsevne.

Færder kommune

Vestskogen: Fugleveien øst – Linerleveien – Fugleveien vest: etappe 1					
Estimert kostnad: 8,0 mill.kr			Finansieringskilde: Færder kommune egenandel og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2025-2026	-	2026	-	2026	2026-2027
Etappe 1: Fugleveien øst (Amundrødveien – Linerleveien (Vestfjordveien)). Ferdig regulert. Oppstart bygging					

Vestskogen: Fugleveien øst – Linerleveien – Fugleveien vest: etappe 2					
Estimert kostnad: 8,0 mill.kr			Finansieringskilde: Færder kommune egenandel og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2025-2026	-	2026	-	2027	2027
Etappe 2: Linerleveien (Kjernåsveien – Fugleveien) og Lerkeveien. Ferdig regulert. Venter på utbedring av VA ledninger og riktig byggetappe for Vestskogen barnehage					

Vestskogen: Fugleveien øst – Linerleveien – Fugleveien vest: etappe 3					
Estimert kostnad: 8,0 mill.kr			Finansieringskilde: Færder kommune egenandel og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2025-2026	-	2026	-	2027	2027
Etappe 3: Fugleveien vest (Linerleveien– Amundrødveien). Ferdig regulert. Venter på ferdigstillelse av etappe 1 og 2					

Steinklossveien					
Estimert kostnad: 6,6 mill.kr			Finansieringskilde: Færder kommune egenandel og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2025-2026	-	2026	-	2029	2029
Gang- og sykkelvei langs Steinklossveien (Bredablikkveien – NIF banen). Reguleringsarbeid pågår.					

Dukenveien etappe 1					
Estimert kostnad: 5,0 mill.kr			Finansieringskilde: Færder kommune egenandel og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2025-2026	-	2026	-	2029	2029
Etappe 1: Gang- og sykkelvei langs Bredablikkveien fra Steinklossveien til Dukenveien. Reguleringsarbeid ferdig.					

Dukenveien etappe 2					
Estimert kostnad: 21,0 mill.kr			Finansieringskilde: Færder kommune egenandel og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2025-2026	-	2026	-	2030-2032	2032

Etappe 2: Gang- og sykkelvei langs Dukenveien (Ulvøveien – Nesbryggveien). Reguleringsarbeid ferdig.

Petterøveien					
Estimert kostnad: 15,6 mill.kr			Finansieringskilde: Færder kommune egenandel og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2025-2026	-	2026	-	2028-2029	2029
Gang- sykkelvei langs Petterøveien på det delstrekket der det mangler. Kryssforbindelse mellom Torød og Oserød. Reguleringsarbeid pågår.					

Stalsbergveien					
Estimert kostnad: 1,2 mill.kr (kun regulering)			Finansieringskilde: Færder kommune egenandel og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2025-2026	2027-2028	-	-	Etter 2030	Etter 2030
Gang- og sykkelvei eller fortau langs Stalsbergveien (Danholmen 1 – Ramberg terrasse). Ikke regulert. Regulering planlegges 2027-2028					

Øvre Fjellvei					
Estimert kostnad: 1,2 mill.kr (kun regulering)			Finansieringskilde: Færder kommune egenandel og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2025-2026	2030-2031	-	-	Etter 2030	Etter 2030
Gang- og sykkelvei					

Ulvøveien					
Estimert kostnad: 6,0 mill.kr			Finansieringskilde: Færder kommune egenandel og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2025-2026	-	-	-	2029	2029
Gang- og sykkelvei der det mangler. Komplettere en helhetlig forbindelse til Dukenveien.					

På tiltakslista ligger også følgende tiltak med planlagt aktivitet i perioden etter 2030:

- Sjøveien: Fortau langs Sjøveien (Smidsrødveien – Sjølystsenteret). Tiltaket er ferdig regulert.
- Kalvetangveien: Gang- og sykkelvei langs deler av Kalvetangveien (Føymlandveien – Kavletangveien 50). Tiltaket er ferdig regulert.
- Gunnestad: Gang- og sykkelvei ved Gunnestad (Kirkeveien – Gunnestadveien). Reguleringsarbeid pågår
- Øvre Smidsrødvei: Gang- og sykkelvei. Etappe 1: Jacob Tidemansvei – Eikveien. Etappe 2: Tanstadveien – Skarphaugveien. Ikke regulert.
- Nattvallveien: Gang- og sykkelvei langs Nattvallveien (Kirkeveien – Semsveien). Ikke regulert
- Knarbergveien: Etablering av gang- og sykkelvei langs Knarbergveien (Berganveien – Ulvøveien). Ikke regulert.
- Løkkeåsveien: Gang- og sykkelvei langs Løkkeåsveien (Berganveien – Dreggeveien). Reguleringsarbeid pågår.
- Korsholmveien: Gang- og sykkelvei langs Korsholmveien
- Vestfjordveien: (Kjernåsveien – Øvre fjellvei (Grågåssveien)). Reguleringsarbeid pågår
- Snarveier: Gjenåpning og oppgradering av snarveier, stier og smett for raskere og bedre reiser til fots og på sykkel.

Prosjekt 2r) Gang- og sykkelinfrastruktur i Tjøme sentrum og nærliggende områder

Nøkkelopplysninger

Innsatsområde	Gange, sykkel, trafiksikkerhet og bymiljø
Geografisk område	Tjøme sentrum og nærliggende områder i Færder kommune
Vegeier	Færder kommune
Byggherre	Færder kommune
Porteføljeprioritet	Bypakke, prioritet 2r
Behandling	Handlingsprogram 2027-2030: prioritert med midler til planlegging og gjennomføring

Formål

Prosjektet er et såkalt sekkepostprosjekt med flere større og mindre tiltak i Tjøme sentrum og nærliggende områder i Færder. Alle deltiltak skal gi bedre og tryggere fremkommelighet for gående og syklister, og bidra til å gjøre reiser til fots og på sykkel mer attraktive.

Beskrivelse, omfang og avgrensning

Deltiltak omfatter etablering / og eller oppgradering av fortau, gang- og sykkelvei, snarveier, samt andre løsninger for trygg og attraktiv ferdsel til fots og på sykkel.. Se egen side med eksempler på tiltaks som planlegges gjennomført i kommende år.

Måloppnåelse

Hovedmål

Legge til rette at miljøvennlige reiser til fots og på sykkel blir bedre, tryggere og mer attraktivt for reiser på til, i og fra Tjøme sentrum. Prosjektet skal bidra til et trafiksikkert transportsystem med sammenhengende løsninger for myke trafikanter.

Resultat- og effektmål

Prosjektet forventes å bidra til overordnet mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, samt å bidra til nullvekstmålet om reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy, og null vekst for personbiltransport. Utvikling måles gjennom byindeks for Tønsberg-regionen, samt gjennom utvikling i sykkelreiser og reiser med buss.

Formelt grunnlag

Prop. 95 S lokale vedtak 2023, Tiltaksplan for gang- og sykkelveier 2026 Færder kommune, Reguleringsplaner

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	23,0 mill. 2025-kr / 24,6 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Færder kommune egenandel og mva-refusjon

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Resterende midler etter perioden
2,8	7,8	0	0	0	14,0

Plan, modenhet og gjennomføring

Fase	Utredning/ forprosjekt	Plan	Prosjektering	Bygging	Ferdig
Sekkepost		2025-2037	2026-2027	2026-2039	2040
Reguleringsplan	Behov for regulering varierer med de enkelte delprosjektene. Ferdig regulerte strekninger prioriteres for utførsel.				
Grunnerverv	Behov for grunnerverv kartlegges i det enkelte deltiltaket.				
Siste utarbeidet kostnadsoverslag	Kostnadsestimat utføres for det enkelte deltiltak.				
Usikkerhet på kostnadsoverslag	i/a Deltiltak gjennomføres innenfor sekkepostens økonomiske rammer				
Avhengigheter og grensesnitt	Ulike avhengigheter og grensesnitt vurderes for det enkelte deltiltak.				
Viktigste risikoer og tiltak	Økonomisk risiko håndteres ved tilpasning av utbygging til sekkepostens totalt disponible midler. Risiko for ulike deltiltak kartlegges og håndteres for det enkelte deltiltak, og kan medføre endringer i gjennomføringsplan for deltiltak på tiltakslista (neste side).				
Utfyllende kommentarer					

Tiltaksliste 2r) Gang- og sykkelinfrastruktur i Tjøme sentrum og nærliggende områder

Under vises en oversikt over mulige deltiltak i handlingsprogrammets periode. Listen er ikke uttømmende. Faktisk gjennomføring avhenger av prosjektmodning, gjennomføringsmulighet og kapasitet hos den enkelte part. Modning av tilstrekkelige deltiltak er viktig for å kunne ha robusthet i sekkepostens fremdriftsplan og gjennomføringsevne.

Færder kommune

Haugsveien etappe 1					
Estimert kostnad: 4,8 mill.kr			Finansieringskilde: Færder kommune egenandel og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2025-2026	-	2026	-	2026-2027	2027
Etappe 1: Etablering av gang- og sykkelvei på strekningen Haugsveien fra Østveien – Eikeliveien. Utbyggingsavtale.					

Haugsveien etappe 2					
Estimert kostnad: 7,8 mill.kr			Finansieringskilde: Færder kommune egenandel og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2025-2026	-	2026	-	2026-2027	2027
Etappe 2. Etablering av gang- og sykkelvei på strekningen Haugsveien fra Eikeliveien – Briskebakken.					

Tjøme sentrum					
Estimert kostnad: - ikke avklart			Finansieringskilde: Færder kommune egenandel og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
-	-	-	-	-	-
Det skal tilrettelegges bedre for myke trafikanter innenfor Tjøme sentrum, med etablering og / eller oppgradering av gang- og sykkelvei. Tiltak vil være i planfase i etterkant av HP 2027-2030 sin fireårsperiode.					

Snarveier					
Estimert kostnad: - ikke avklart			Finansieringskilde: Færder kommune egenandel og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
-	-	-	-	-	-
Det skal tilrettelegges bedre for myke trafikanter i Tjøme og Færder gjennom å etablere / oppgradere stier og smett som sikrer bedre fremkommelighet for myke trafikanter til viktige målpunkt og bussholdeplasser o.l. Tiltak vil være i planfase i etterkant av HP 2027-2030 sin fireårsperiode					

Prosjekt 3) Fv. 300 Semslinna

Nøkkelopplysninger

Innsatsområde	Robust, effektivt, samfunnssikkert og miljøvennlig transportsystem.
Geografisk område	Strekningen fra rundkjøringen på Jarlsberg til E18 på Sem i Tønsberg kommune
Vegeier	Vestfold fylkeskommune
Byggherre	Vestfold fylkeskommune
Porteføljeprioritet	Bypakke, prioritet nr.3
Behandling	Handlingsprogram 2027-2030: prioritert med midler til planlegging og gjennomføring

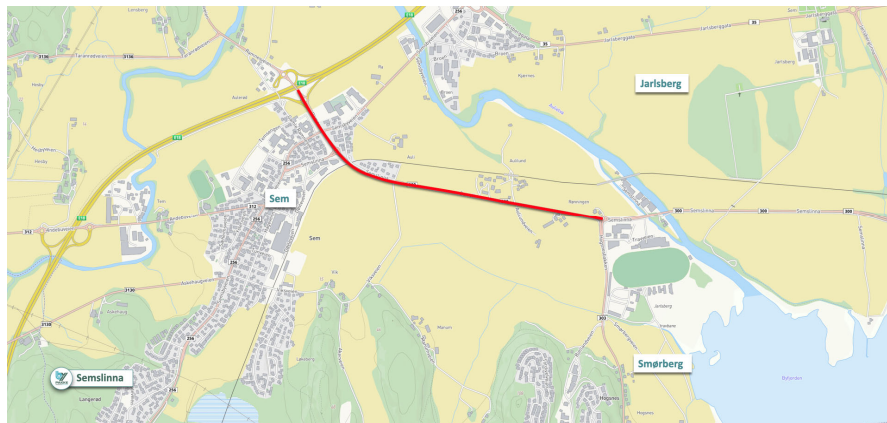
Formål

Prosjektet skal bidra til et robust og effektivt transportsystem i Tønsberg-regionen, og sikre god fremkommelighet for innbyggere, næringsliv og regional transport.

Beskrivelse, omfang og avgrensning

Veien fra rundkjøringen på Jarlsberg til E18 på Sem skal utvides. Bakgrunnen er forventet trafikkøkning med ny fastlandsforbindelse. Ut fra trafikkberegningene anbefales det å utvide veien fra to-felt til fire-felt fra Jarlsberg Travbane mot E18. Prosjektet inneholder løsninger for myke trafikanter på strekningen, og det anbefales sykkelveg med separat fortau med seks meter totalbredde. Endelige løsninger detaljeres i det videre prosjekteringsarbeidet.

Kartskisse / geografisk avgrensning



Måloppnåelse

Hovedmål

Prosjektet skal bidra til et mer miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, gjennom å bygge opp under god effekt av den nye fastlandsforbindelsen, og tilhørende avlastning av Tønsberg og Teie sentrum. Prosjektet tilrettelegger for myke trafikanter på en av hovedaksene inn til sentrum. Prosjektet bidrar til god fremkommelighet for innbyggere, næringstransport og regional transport.

Resultat- og effektmål

Prosjektet forventes å bidra til overordnet mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, samt å bidra til nullvekstmålet om reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy, og null vekst for personbiltransport. Utvikling måles gjennom byindeks for Tønsberg-regionen, samt gjennom utvikling i sykkelreiser og reiser med buss.

Formelt grunnlag

Prop. 95S, Regional transportplan

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	303,0 mill. 2025-kr / 324,6 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Bompenger, fylkeskommunal egenandel og mva-refusjon

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Resterende midler etter perioden
9,9	2,0	5,9	23,6	0,0	283,2

Plan, modenhet og gjennomføring

Fase	Utredning/ forprosjekt	Plan	Prosjektering	Bygging	Ferdig
Planlagt		2025-2027	2027-2029	2031-2033	2033
Reguleringsplan		Arbeid med reguleringsplan pågår.			
Grunnerverv		Grunnerverv pågår			
Siste utarbeidet kostnadsoverslag		Kostnadsvurdering utført i tidlig fase i forarbeid til Prop.95S (2024-2025). Det utarbeides oppdatert kostnadsanslag i 2026 / 2027.			
Usikkerhet på kostnadsoverslag		Det gjennomføres et oppdatert kostnadsanslag i 2026/2027.			
Avhengigheter og grensesnitt		Prosjektet har grensesnitt «Ny fastlandsforbindelse til Færder», og forventet trafikkøkning på strekningen ved åpning av fastlandsforbindelsen. Prosjektet har videre avhengigheter mot flere interessentgrupper gjennom grensesnitt mot landbruksområder, næringsområder og boligområder.			
Viktigste risikoer og tiltak		Risiko: Kostnadsvekst: Markedet ser en vesentlig generell kostnadsvekst for byggeprosjekter. Hovedårsaker er eksterne drivere som geopolitisk usikkerhet, økning i rentekostnader o.l. Veksten går utover ordinær prisindeks. Dette representerer i risiko i det videre arbeidet med planlegging og gjennomføring av Semslinna. Tiltak: prosjektet gjennomfører et oppdatert kostnadsanslag for å få et oppdatert bilde av prosjektets kostnadsnivå. I arbeidet inngår vurdering av optimaliseringsmuligheter og eventuelle alternativer for kutt i prosjektet. Arbeidet vil bli lagt frem for bypakkens styringsorganer dersom det oppdaterte kostnadsbildet viser avvik mot gjeldende økonomiske rammer. Risiko: Grunnforhold: Prosjektet gjennomføres til dels strekninger med utfordrende grunnforhold. Dette kan bidra til å forsinke og / eller fordyre prosjekter. Tiltak: Det utføres supplerende og mer omfattende grunnundersøkelser enn opprinnelig planlagt. Arbeidet vil bli lagt frem for bypakkens styringsorganer dersom undersøkelsene gir grunn til å tro at prosjektets fremdrift og / eller økonomiske rammer vil påvirkes.			
Utfyllende kommentarer		Selve byggingen av strekningen er tenkt tatt inn i hovedkontrakt 2 for ny fastlandsforbindelse da disse delstrekningene må åpnes samtidig. I valg av kontraktsstrategi er god konkurranse, lav risiko, tydelige grensesnitt, høy grad av gjenbruk, lavt miljøavtrykk og god forståelse for både omgivelsene og trafikantene vektlagt.			

Prosjekt 4) Tiltak Teie-området

Nøkkelopplysninger

Innsatsområde	Gange, sykkel, kollektiv, trafiksikkerhet og bymiljø.
Geografisk område	Smidsrødveien ved og gjennom Teie torv, Færder kommune
Vegeier	Vestfold fylkeskommune og Færder kommune
Byggherre	Vestfold fylkeskommune og Færder kommune
Porteføljeprioritet	Bypakke, prioritert nr. 4
Behandling	Handlingsprogram 2027-2030: prioritert med midler til planlegging og gjennomføring

Formål

Prosjektet skal øke fremkommelighet for buss, tilrettelegge for gående og syklister, bidra til å gjøre miljøvennlige reiser mer attraktive, samt bidra til bedre trafiksikkerhet og miljø rundt Teie torv.

Beskrivelse, omfang og avgrensning

Det skal gjennomføres tiltak langs Smidsrødveien ved Teie for å øke fremkommelighet for buss, og tilrettelegge for gående og syklister. Bussholdeplassen «Teie torv» er blant de 15 med flest påstigende i Færder kommune. Lokalsenteret Teie er et viktig målpunkt med mange besøkende, og det skal tilrettelegges bedre for syklister gjennom god sykkelparkering. Tiltakene for buss og myke trafikanter vurderes i lys av ny fastlandsforbindelse, og defineres gjennom arbeidet med gatebruksplan for Teie.

Kartskisse / geografisk avgrensning



Måloppnåelse

Hovedmål

Prosjektet skal bidra til et mer miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, og en samfunnssikker forbindelse mellom Øke miljøvennlige reiser til og fra Teie lokalsenter på bekostning av reiser med privatbil. Målet skal nås gjennom å gjøre reiser med buss, på sykkel og til fots bedre, tryggere og raskere.

Resultat- og effektmål

Prosjektet forventes å bidra til overordnet mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, samt å bidra til nullvekstmålet om reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy, og null vekst for personbiltransport. Utvikling måles gjennom byindeks for Tønsberg-regionen, samt gjennom utvikling i sykkelreiser og reiser med buss.

Formelt grunnlag

Prop. 95S., Regional plan for bærekraftig arealutvikling, Gatebruksplan for Teie, Prinsippplan for utforming av Teie sentrum

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	151,0 mill. 2025-kr / 161,8 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Bompenger og mva-refusjon*

*Flere delprosjekter gjennomføres med Færder kommune som byggherre for tiltak på fylkeskommunal vei. I disse tilfellene bortfaller retter til mva-kompensasjon.

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Resterende midler etter perioden
2,2	4,8	14,5	33	47,1	60,2

Plan, modenhet og gjennomføring

Fase	Utredning/ forprosjekt	Plan	Prosjektering	Bygging	Ferdig
Planlagt		2025-2033	2026-2032	2028-2035	2036
Reguleringsplan		Gjeldende plan: Områderegulering PlanID 92-2 Teie sentrum. Ny reguleringsplan er under utarbeidelse og skal vedtas november 2026. PlanID 2025005 Teie Torv v/planoppstart 19.09.2025, planforslag 06.05.2026.			
Grunnerverv		Grunnerverv er regulert i gjennomføringsavtale med utbyggere. Gjennomføringsavtalen er betinget av kommende detaljregulering. Enkelte eiendommer ligger utenfor gjennomføringsavtalen og der må det inngås avtaler om grunnerverv.			
Siste utarbeidet kostnadsoverslag		Kostnadsvurdering mars 2026			
Usikkerhet på kostnadsoverslag		Kostnadskalkylen av mars 2026 inkluderer en usikkerhetspost på 20 % (20,2 mill.2025 kroner) for uforutsette utgifter.			
Avhengigheter og grensesnitt		Arbeidene langs Smidsrødveien og omgjøring av Ørsnesalleen forbi torvet til gågate kan ikke ferdigstilles før øst-vest forbindelsen fra Kirkeveien til Smidsrødveien via Teglværksveien er ferdig. Arbeidene langs Smidsrødveien er i tillegg avhengig av at fastlandsforbindelsen blir ferdig til planlagt tid. Privat utbyggingsprosjekter rundt Teie torv er avhengig av at byggearbeider langs kommunale og fylkeskommunale gater er ferdigstilte før utbyggingsprosjektene kan igangsettes (rekkefølgekrav). Hvis prosjekt Tiltak Teie område skulle nedprioriteres i handlingsprogrammet for Bypakka vil dette påvirke realiseringen av private utbyggingsprosjekter og dermed utviklingen av Teie sentrum.			
Viktigste risikoer og tiltak		Økonomisk risiko: Gjennomføringsavtalen med utbyggere fastholder hvilket bidrag utbyggere skal bidra med langs ulike gater. Bypakka forskutterer og utbyggere betaler sin andel ved utbygging av sine byggeprosjekter. Det er noe usikkerhet rundt utbyggeres tidslinje for sine byggeprosjekter.			
Utfyllende kommentarer		VFK er byggherre for fylkesvei (Smidsrødveien). Færder kommune er byggherre for kommunale veier (Teglværksveien, Holmenveien, Ørsnesalleen).			

Tiltaksliste 4) Tiltak Teie-området

Under vises en oversikt over mulige deltiltak i handlingsprogrammets periode. Listen er ikke uttømmende. Faktisk gjennomføring avhenger av prosjektmodning, gjennomføringsmulighet og kapasitet hos den enkelte part. Modning av tilstrekkelige deltiltak er viktig for å kunne ha robusthet i sekkepostens fremdriftsplan og gjennomføringsevne.

Vestfold fylkeskommune

Tiltak Teie-området: Smidsrødveien					
Estimert kostnad: 67,7 mill.kr			Finansieringskilde: Bompenger og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2025-2026	-	2026-2033	-	2030-2036	2036
Fylkeskommunens arbeid langs Smidsrødveien inkluderer flere delprosjekter i bypakkens levetid.. - Prosjektering: estimert total kostnad alle år 9,7 mill.kr - - Smidsrødveien – Teglværksveien: estimert total kostnad 8,9 mill.kr - - Smidsrødveien – Ørsnesalléen: estimert total kostnad 2,0 mill.kr - - Ørsnesalléen – Torv syd – Ørsnesalléen: estimert total kostnad 4,9 mill.kr - - Smidsrødveien – Torv syd – Teglværksveien: estimert total kostnad 7,7 mill.kr - - Smidsrødveien – Kirkeveien – Ørsnesalléen: estimert total kostnad 34,5 mill.kr I Handlingsprogram 2027-2030 ligger Smidsrødveien – Teglværksveien med mulig bygging i 2030. I tillegg vil det utføres planarbeid for å klargjøre øvrige delprosjekter til bygging i kommende år.					

Færder kommune

Tiltak Teie-områder					
Estimert kostnad: 62,4 mill.kr			Finansieringskilde: Bompenger og mva-refusjon		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
2025-2026	-	2027-2029	2027	2028-2030	2032
Færder kommunes arbeid rundt Teie Torv inkluderer flere delprosjekter. Delprosjekter med aktivitet i fireårsperioden - Prosjektering og grunnerverv kommunale veier 2027 3,8 mill.kr - Teglværksveien Bygging 2028 3,9 mill.kr - Holmenveien Bygging 2028 1,7 mill.kr - Kryss Holmenveien / Teglværksveien 2028 1 mill.kr - Teie Torv / Ørsnesalléen gågate Prosjektering 2028 5,1 mill.kr - Adkomst ST1 / Bellevue 2029 2,5 mill.kr - Ørsnesalléen vest 2029 10,4 mill.kr - Ørsnesalléen gågate / Teie Torv Bygging 2030 30,4 mill.kr - Ørsnesalleen øst 2031 3,6 mill.kr					

Prosjekt 5) Fv. 303 Hogsnesbakken

Nøkkelopplysninger

Innsatsområde	Gange, sykkel og trafikkssikkerhet. Robust og effektivt transportsystem
Geografisk område	Hogsnesbakken på Vear i Tønsberg kommune
Vegeier	Vestfold fylkeskommune
Byggherre	Vestfold fylkeskommune
Porteføljeprioritet	Bypakke, prioritet nr.5
Behandling	Handlingsprogram 2027-2030: prosjektet er prioritert med midler til planarbeid

Formål

Prosjektet skal øke fremkommelighet og trafikkssikkerhet for gående og syklist, og legge bedre til rette for et robust transportsystem for alle trafikanter i fylket.

Beskrivelse, omfang og avgrensning

Strekningen langs fv. 303 fra krysset ved Jarlsberg Travbane til krysset ved Bekkeveien på Vear skal oppgraderes. Hogsnesbakken er smal, har mange uoversiktlige avkjørsler, og mangler gang- og sykkelveg. ÅDT-tall fra 2016 viser en trafikkmengde på denne strekningen på 10.000 kjøretøy pr døgn. Hogsnesbakken har dårlig standard og mangler gang- og sykkelveg fram til rundkjøringen ved Bekkeveien på Vear. Denne strekningen har en lengde på 1.200 m. Vegbredden er smal uten gul stripe og vegen bærer preg av å ha dårlig bæreevne med setningsskader. Det er en rekke bratte og trange avkjørsler med dårlige siktforhold på hele strekningen. Skiltet hastighet er 40 km/t. I løsningsforslaget anbefales å anlegge sykkelveg med fortau på dagens veg fra østre vegkant. Det bygges ny 2-felts kjøreveg mot vest atskilt av rabatt med 2 m bredde i ca. 800 m lengde fra ny planlagt rundkjøring i bunn av Hogsnesbakken og sørover. For de siste 400 m fram til rundkjøringen ved Bekkeveien beholdes dagens veg som kjøreveg og det foreslås bygging av ny sykkelveg med fortau på østsida av Fv 303.

Kartskisse / geografisk avgrensning



Måloppnåelse

Hovedmål

Prosjektet skal bidra til et mer miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, med tryggere og mer attraktivt tilbud for myke trafikanter og god fremkommelighet for næringstransport og regional transport.

Resultat- og effektmål

Prosjektet forventes å bidra til overordnet mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, samt å bidra til nullvekstmålet om reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy, og null vekst for personbiltransport. Utvikling måles gjennom byindeks for Tønsberg-regionen, samt gjennom utvikling i sykkelreiser og reiser med buss.

Formelt grunnlag

Prop. 95S,

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	227,0 mill. 2025-kr / 243,2 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Bompenger, fylkeskommunal egenandel og mva-refusjon

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Resterende midler etter perioden
10,8	1,1	0	0	0	231,3

Plan, modenhet og gjennomføring

Fase	Utredning/ forprosjekt	Plan	Prosjektering	Bygging	Ferdig
Planlagt		2025-2027	2034	2035-2037	2037
Reguleringsplan		Arbeid med reguleringsplan pågår.			
Grunnnerverv		Behov for grunnnerverv avhenger av hvilke løsninger som velges			
Siste utarbeidet kostnadsoverslag		Det er gjennomført et oppdatert kostnadsanslag i 2026.			
Usikkerhet på kostnadsoverslag		Usikkerhet i kostnadsoverslag basert på P50.			
Avhengigheter og grensesnitt		Prosjektet har grensesnitt til «Ny fastlandsforbindelse til Færder».			
Viktigste risikoer og tiltak		Risiko: Kostnadsvekst: Markedet ser en vesentlig generell kostnadsvekst for byggeprosjekter. Hovedårsaker er eksterne drivere som geopolitisk usikkerhet, økning i rentekostnader o.l. Veksten går utover ordinær prisindeks. Dette representerer en risiko i gjennomføring av prosjektet. Tiltak: prosjektet gjennomfører et oppdatert kostnadsanslag for å få et oppdatert bilde av prosjektets kostnadsnivå. I arbeidet inngår vurdering av optimaliseringsmuligheter og eventuelle alternativer for kutt i prosjektet. Arbeidet vil bli lagt frem for bypakkens styringsorganer dersom det oppdaterte kostnadsbildet viser avvik mot gjeldende økonomiske rammer. Risiko: Grunnforhold: Prosjektet gjennomføres til dels strekninger med utfordrende grunnforhold. Dette kan bidra til å forsinke og / eller fordyre prosjekter. Tiltak: Det utføres supplerende og mer omfattende grunnundersøkelser enn opprinnelig planlagt. Arbeidet vil bli lagt frem for bypakkens styringsorganer dersom undersøkelsene gir grunn til å tro at prosjektets fremdrift og / eller økonomiske rammer vil påvirkes.			
Utfyllende kommentarer		Prosjektet er i bypakkens investeringsprofil, som var en del av de lokale vedtakene som dannet grunnlaget for bypakkens stortingsbehandling, planlagt gjennomført i 2034-2037. Planarbeidet er fremskyndet i tråd med politiske innspill. Det er ikke tatt stilling til hvilke bompengefinansierte prosjekter som skyves ut i tid for å opprettholde bompengenes gjeldsprofil sett opp mot disponible midler dersom dette prosjektet skal bygges tidligere enn opprinnelig planlagt			

Prosjekt 6) Fv. 3076 Gang- og sykkelvei Brøtsø - Hvasser

Nøkkelopplysninger

Innsatsområde	Gange, sykkel og trafikkssikkerhet
Geografisk område	Strekningen fra Ormelet over Brøtsø til Hvasser i Færder kommune
Vegeier	Vestfold fylkeskommune
Byggherre	Vestfold fylkeskommune
Porteføljeprioritet	Bypakke, prioritet nr. 6
Behandling	Handlingsprogram 2027-2030: prosjektet er prioritert med noe midler til planarbeid

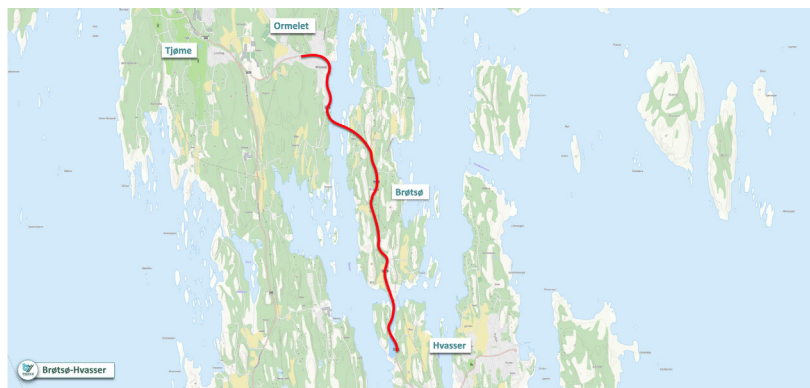
Formål

Prosjektet skal øke fremkommelighet og trafikkssikkerhet for gående og syklister langs strekningen, og bidra til å gjøre miljøvennlige reiser mer attraktive i Færder kommune.

Beskrivelse, omfang og avgrensning

Strekket fra Ormelet over Brøtsø til Hvasser i Færder kommune har ikke gang- og sykkelvei. Dette prosjektet skal sikre en løsning for gående og syklister på dette strekket som er på ca. 2 850 meter. Det er foreløpig identifisert mulighet for fortau langs sjøen på Ormelet ca. 400 meter fra Fagerheimveien til Røssesund Bru (vest), med videre løsning med gang- og sykkelvei over Brøtsø fra Røssesund bru (øst) frem til eksisterende GS-veg fra Risbrua på Hvasser. Prosjektet har ikke en ny løsning over Røssesund bru. Prosjektet er i tidlig fase, med tilhørende mulighet for endringer i valgte løsninger.

Kartskisse / geografisk avgrensning



Måloppnåelse

Hovedmål

Legge til rette for bedre, tryggere og attraktive reiser for gående og syklende langs strekningen.

Resultat- og effektmål

Prosjektet forventes å bidra til overordnet mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, samt å bidra til nullvekstmålet om reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy, og null vekst for personbiltransport. Utvikling måles gjennom byindeks for Tønsberg-regionen, samt gjennom utvikling i sykkelreiser og reiser med buss.

Formelt grunnlag

Prop, 95S,

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	88,0 mill. 2025-kr / 94,3 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Bompenger, fylkeskommunal egenandel og mva-refusjon

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Resterende midler etter perioden
0,3	0,3	0	0	0	93,7

Plan, modenhet og gjennomføring

Fase	Utredning/ forprosjekt	Plan	Prosjektering	Bygging	Ferdig
Planlagt		2025-2027	2037	2038-2040	2040
Reguleringsplan		Behov for regulering avhenger av hvilke løsninger som velges			
Grunnerverv		Behov for grunnerverv avhenger av hvilke løsninger som velges			
Siste utarbeidet kostnadsoverslag		Det ble gjennomført kostnadsvurdering i forarbeider til bypakka, basert på tidlig fase med uavklarte løsninger.			
Usikkerhet på kostnadsoverslag		Stor usikkerhet i tidlig fase grunnet uavklarte løsninger			
Avhengigheter og grensesnitt					
Viktigste risikoer og tiltak					
Utfyllende kommentarer		Prosjektet er i bypakkens investeringsprofil, som var en del av de lokale vedtakene som dannet grunnlaget for bypakkens stortingsbehandling, planlagt gjennomført i 2037-2040. Planarbeidet er fremskyndet i tråd med politiske innspill. Det er ikke tatt stilling til hvilke bompengefinansierte prosjekter som skyves ut i tid for å opprettholde bompengenes gjeldsprofil sett opp mot disponible midler dersom dette prosjektet skal bygges tidligere enn opprinnelig planlagt			

Prosjekt 7) Kryssing av Kanalen

Nøkkelopplysninger

Innsatsområde	Gange, sykkel, bymiljø
Geografisk område	Kanalen i Tønsberg sentrum
Vegeier	Vestfold fylkeskommune
Byggherre	Vestfold fylkeskommune
Porteføljeprioritet	Bypakke, prioritert nr. 7 (av 7)
Behandling	Handlingsprogram 2027-2030: prosjektet er prioritert med noe midler til planarbeid

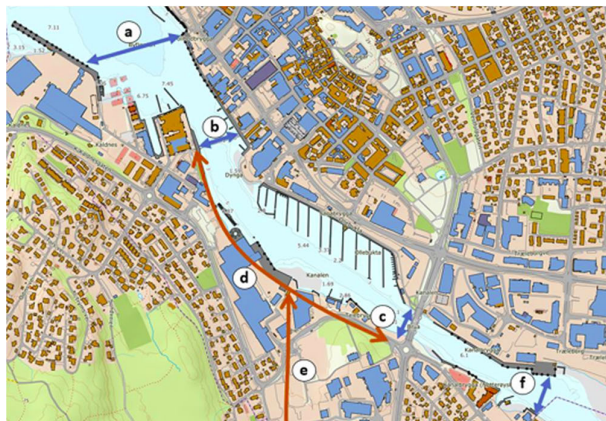
Formål

Prosjektet skal gi bedre tilrettelegging for gående og syklende over Kanalen. Dagens bru har smale løsninger. I lys av mål om å øke andelen som går og sykler, økt bruk av mikromobilitet, samt planlagt områdeutvikling på Kaldnes med tilhørende økt trafikk over kanalen, er det behov for å tilrettelegge bedre for trygg og attraktiv ferdsel for myke trafikanter i området.

Beskrivelse, omfang og avgrensning

Dagens bru er 3 meter bred. Et alternativ er å utvide tverrsnittet på dagens bru fra 3 til 6 meter, for å øke kapasiteten og trafikksikkerheten (alt. C i kartet under). Et tidligere alternativ med elektrisk ferge over flere delstrekninger over kanalen ligger ikke innenfor bypakkens ramme (alt. a, b, f i kartet under).

Kartskisse / geografisk avgrensning



Måloppnåelse

Hovedmål

Prosjektet skal bidra til et tryggere og mer attraktivt tilbud for myke trafikanter i sentrum. Det skal også bidra til bedre bymiljø, samt bedre fremkommelighet for myke trafikanter fra utviklings- og fortetningsområde på Kaldnes til viktige målpunkt i sentrumsområde..

Resultat- og effektmål

Prosjektet forventes å bidra til overordnet mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem, samt å bidra til nullvekstmålet om reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy, og null vekst for personbiltransport. Utvikling måles gjennom byindeks for Tønsberg-regionen, samt gjennom utvikling i sykkelreiser og reiser med buss.

Formelt grunnlag

Prop. 95S, gatebruksplan, mobilitetsplan Tønsberg sentrum, skisseprosjekt Kanalen som byrom.

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	151,0 mill. 2025-kr / 161,8 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Bompenger, fylkeskommunal egenandel og mva-refusjon

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Resterende midler etter perioden
0	0,2	0	0	0	161,6

Plan, modenhet og gjennomføring

Fase	Utredning/ forprosjekt	Plan	Prosjektering	Bygging	Ferdig
Planlagt		2025 og 2033-34	2034	2035-2038	2039
Reguleringsplan	Behov for regulering avhenger av hvilke løsninger som velges				
Grunnerverv	Behov for grunnerverv avhenger av hvilke løsninger som velges				
Siste utarbeidet kostnadsoverslag	Kostnadsestimat i tidlig fase				
Usikkerhet på kostnadsoverslag	Stor usikkerhet i tidlig fase grunnet uavklarte løsninger				
Avhengigheter og grensesnitt	Dersom man skal utvide dagens bro, vil dette kreve gjennomføring etter åpning av ny fastlandsforbindelse, grunnet behov for å midlertid flytte dagens myke trafikanter over på Kanalbrua (øst for Kaldnes bru). Denne forventes å ha mindre trafikk etter åpning av fastlandsforbindelsen.				
Viktigste risikoer og tiltak					
Utfyllende kommentarer	Et tidligere alternativ med elektrisk ferge over flere delstrekninger over kanalen har vært vurdert. Dette alternativ vil kunne gi mer fleksibel kryssing av Kanalen, og gi kortere reiseavstander for transport mellom ulike lokasjoner på Færdersiden av kanalen til ulike lokasjoner på Tønsbergsiden av kanalen. Bypakkens midler skal brukes til varig infrastruktur og investeringsprosjekter, og alternativ med drift av ferge ligger ikke innenfor bypakkens rammer. Alternativer med elektrisk ferge vil kunne være aktuelt med andre finansieringskilder.				

Prosjekt 8) Forskutterte planmidler

Formål, beskrivelse, omfang og avgrensning

Det er i Stortingsproposisjonen satt av 224 mill. kr til «Forskutterte planmidler». Disse midlene skal dekke de planmidlene som er forskuttert til planlegging av bypakke-prosjekt fra 2014. Det er forskuttert midler både via låneopptak gjennom Vegfinans AS og, etter endrede regler, av Vestfold fylkeskommune.

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	224,0 mill. 2025-kr / 240 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Bompenger og mva-refusjon

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Resterende midler etter perioden
209,2	0	0	0	0	30,8*

Prosjektet avsluttes da formålet bortfaller i bypakkens gjennomføringsfase. Eventuelle resterende midler v/sluttrapport frigjøres som usikkerhetsavsetning til prosjektporteføljens øvrige prosjekter.

Prosjekt 9) Etablering av bomstasjoner

Formål, beskrivelse, omfang og avgrensning

Bypakkens bompenger medfinansierer bypakkens samferdselsprosjekter, og er samtidig et restriktivt tiltak som skal bidra til målet om nullvekst i personbiltrafikk selv om vi blir flere folk i Tønsberg-regionen.

Det er vedtatt åtte bomstasjoner med toveis innkreving. De seks første bomstasjonene åpnet 1 juli 2026. De to siste bomstasjonene re planlagt åpnet i 2032/2033.

Økonomi og finansiering

Økonomisk ramme inkl. mva	28,0 mill. 2025-kr / 30,0 mill. est. 2027-kr
Finansieringskilder	Bompenger og mva-refusjon

Handlingsprogram og periodisering i mill. est. 2027-kr

Regnskap t.o.m. 2026	2027	2028	2029	2030	Resterende midler etter perioden
22,4	0	0	0	0	7,6

Resterende midler er øremerket de to siste bomstasjonene, med planlagt åpning i 2032/2033.

Tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet til mindre byområder som ikke er omfattet av ordningen med byvekstavtaler (Tilskuddsavtalen)

Bypakke Tønsberg-regionen fikk tilbud om statlige tilskuddsmidler i april 2026. Tilskuddsordningen er omtalt i Prop. 1 S (2024-2025) (Samferdselsdepartementet) (s.123-124). Formålet med tilskuddet er å legge til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet ved å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange. Midlene skal bidra til at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten.

Avtalen er en fireårig avtale med tilskudd på til sammen 45 mill. 2026-kr i perioden 2026-2029, fordelt på følgende prosjekter:

- **T1 Fv. 3089 Amundrødveien – Niels Werringsvei til Fugleveien**

T1 Fv. 3089 Amundrødveien – Niels Werringsvei til Fugleveien					
Estimert kostnad: 7,4 mill.kr 2026-kr eks. mva			Byggherre: Vestfold fylkeskommune		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
-	-	2026-2027	-	2028	2028
Strekningen er en del av prosjektet FV. 428 Amundrødveien og Munkerekkeveien i Bypakke Tønsberg-regionens portefølje som ikke er fullfinansiert. På strekningen Niels Werringsvei – Fugleveien er det behov for bedre tilrettelegging for myke trafikanter, samt fartsreducerende tiltak. Det er behov for fartsreducerende tiltak i Amundrødveien fra Nils Werringsvei til Kjernåsveien. Det planlegges å etablere 6 fartshumper på strekningen. Dette tiltaket vil også bidra til å hindre uønsket trafikklekkasje på lokalveinettet etter at ny fastlandsforbindelse og bomring er etablert. Det mangler tilbud til myke trafikanter langs deler av Amundrødveien. Det foreligger en ferdig reguleringsplan for fortau på østsiden av hovedveien på strekningen fra Kjernåsveien til Fugleveien. Det er behov for noe grunnerverv til grøfteareal. Videre er det behov for å sikre to gangfelt på strekningen hvor det er aktuelt med opphøyde og intensivbelyste gangfelt. Busslomme for sydgående trafikk oppgraderes.					

- **T2 Stenmalveien: Midtløkken holdeplass**

T2 Stenmalveien: Midtløkken holdeplass					
Estimert kostnad: 8,3 mill.kr 2026-kr eks. mva			Byggherre: Vestfold fylkeskommune		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
-	2026-2027	2026-2027	-	2027	2027
Strekningen er en del av hovedakse nord med mange myke trafikanter. Det er behov for å bedre forholdene for buss og myke trafikanter på et strekk på om lag 170 meter anlegg for gående og syklende, ett kantstopp for buss og tre gangfelt. Tiltakene ses i sammenheng med øvrige infrastrukturtiltak gjennomført ifm. etablering av nytt tinghus. Reguleringsendring igangsatt. Dagens busslomme bygges om til kantstopp. Dette tiltaket øker bussens fremkommelighet. Tiltaket er mindre arealkrevende enn en busslomme og gir rom for gode løsninger for gående og syklende i bakkant av leskur og holdeplass. På strekningen ned mot jernbanebommene etableres sykkelvei med fortau. Tiltaket omfatter også oppgradering av tre krysningspunkt for myke trafikanter.					

- **T3 Tønsberg sentrum – Fortau / gangakse fra Stenmalen til Burmastien (100 m)**

T3 Tønsberg sentrum – Fortau / gangakse fra Stenmalen til Burmastien					
Estimert kostnad: 2,1 mill.kr 2026-kr eks. mva			Byggherre: Tønsberg kommune		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
-	pågår	-	-	2027	2027
Tønsberg stasjon skal oppgraderes med fire tog i timen.. Flest tog vil gå fra det østre sporet, noe som aktualisere behovet for å styrke gangadkomsten til stasjonen fra øst. I forbindelse med bygging av nytt tinglyset skal det opparbeides trapp som muliggjør etablering av snarvei fra Stenmalveien (busstopp), med tilhørende behov for å opparbeide en trafiksikker fortau/snarvei til stasjonen.					

- **T4 Kyssoppyrdding Fv. 308 Kirkeveien og fv. 309 Smidsrødveien**

T4 Kyssoppyrdding Fv. 308 Kirkeveien og fv. 309 Smidsrødveien					
Estimert kostnad: 2,1 mill.kr 2026-kr eks. mva			Byggherre: Vestfold fylkeskommune og Færder kommune		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
-	-	-	-	2026	2026
Både Kirkeveien og Smidsrødveien er tilrettelagt med gang og sykkelvei. Begge strekningene har mange tilknyttede stikkveier og det er flere kryss som har både dårlig sikt og «utflytende» asfaltarealer som bidrar til dårligere trafiksikkerhet for myke trafikanter. Prosjektet omfatter gjennomgang av strekningene og gjennomføre mindre tiltak for å stramme opp og gjøre forholdene for myke trafikanter ryddigere og mer oversiktlige. Tiltakene gjennomføres innenfor gjeldende reguleringsplaner. Prosjektet gjennomføres som et samarbeidsprosjekt mellom Vestfold fylke og Færder kommune.					

- **T5 Fv. 325 Stenmalen, kryss Grevinneveien**

T5 Fv. 325 Stenmalen, kryss Grevinneveien					
Estimert kostnad: 1,6 mill.kr 2026-kr eks. mva*			Byggherre: Vestfold fylkeskommune		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
-	-	-	-	2026	2026
Oppgradering og utbedring av sikt i viktig gangfelt. Viktig krysningspunkt, skolevei til Byskogen skole. Det skal tilrettelegges for bedre sikt ved rekkverk over jernbanebru. Gangfeltet intensivbelyses.					
*Prosjektet har identifisert et økonomisk mindrebehov, og økonomisk ramme reduseres fra 2,1 mill.kr til 1,6 mill.kr.					

- **T6 Fv. 3122 Slagenveien, Kryss Dietrichs vei**

T5 Fv. 325 Stenmalen, kryss Grevinneveien					
Estimert kostnad: 1,8 mill.kr 2026-kr eks. mva*			Byggherre: Vestfold fylkeskommune		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
-	-	-	-	2026	2026
Strekningen er høyt trafikert, med behov for bedre tilrettelegging for myke trafikanter og spesielt syklistene både i forhold til fremkommelighet og trafiksikkerhet. Prosjektet inneholder oppgradering av gangfelt og sykkelvei, og viktig krysningspunkt. Strekingen benyttes som skolevei, og er en viktig innfartsåre til sentrum for syklistene. Oppgradering av sykkelvei. Gangfeltet intensiv belyses.					
*Prosjektet har fått økt sin økonomiske ramme med 1,1 mill.kr, fra 0,7 mill.kr til 1,8 mill.kr.					

- **T7 Ulvøveien – fortau**

T7 Ulvøveien – fortau					
Estimert kostnad: 6,2 mill.kr 2026-kr eks. mva*			Byggherre: Færder kommune		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
-	-	-	-	2028	2028
Strekningen ligger i nærtilknytning til flere populære badeområder og benyttes også som adkomst til Nesskogen idrettspark samt skolevei. 1/3 av Ulvøveien har fortau i dag og prosjektet omfatter resterende 2/3 som ikke har tilrettelegging for myke trafikanter. Prosjektering og etablering av 400 meter fortau i Ulvøveien. Prosjektet ligger i direkte tilknytning til øvrige prosjekter i bypakka (Kommunepakke Færder).					

- **T8 Lokalsenter Vear – Steinbruddsveien ombygges til gatetun i nord og gs-vei mot Vear skole i sør**

T8 Lokalsenter Vear – Steinbruddsveien ombygges til gatetun i nord og gs-vei mot Vear skole i sør					
Estimert kostnad: 4,1 mill.kr 2026-kr eks. mva			Byggherre: Tønsberg kommune		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
-	-	-	-	2029	2029
Vear er et av syv lokalsenter i Tønsberg kommune. Kommunen har gjennom vedtatt Planprogram for Vear lokalsenter (2024) lagt til rette for fortetting og etablering av et sammenhengende gatenett som prioriterer myke trafikanter. Hovedgrepet i planprogrammet er bygge om nordre del av Steinbruddveien fra en utflytende kjørevei til gatetun slik at dette blir en mer attraktiv akse. Søndre del av Steinbruddveien er opparbeidet som gs-vei i dag og fører frem til Vear kirke, barnehage og skole. Det er dårlig overgang mellom gs-veien og parkeringsløsningene på skolen, med behov for utbedring. Tiltak: 2026: Utbedre overgangen mellom Steinbruddveien og Vear barneskole (100 m) 2029: ombygging av Steinbruddveien til gatetun (140 m)					

- **T9 og T12 Tønsberg ytre sentrum – tilrettelegging for myke trafikanter Solvang**

T9 og 11 Tønsberg ytre sentrum – tilrettelegging for myke trafikanter Solvang					
Estimert kostnad: 8,9 mill.kr 2026-kr eks. mva			Byggherre: Tønsberg kommune		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
-	-	-	-	2027- 2029	2029
Solvang er et kompakt bomiljø tett på sentrum. Det preges av relativ høy gjennomfartstrafikk, mye parkering i tilknytning til sykehuset og fragmenterte løsninger for myke trafikanter. Deler av gatenettet er nylig overført fra fylkeskommunen til kommunalt eie. Etter politisk bestilling er det utarbeidet og vedtatt ny trafikkplan for området (juni 2025). Denne omfatter enveisregulering av flere gater for å redusere gjennomfartstrafikken, samt legge til rette for mer helhetlig løsninger for myke trafikanter. Tiltakene kan løses innenfor areal avsatt til samferdselstiltak og krever ikke regulering eller grunnerverv. Tiltak: 2027: Sykkelfelt i Wergelands vei (500 m) og Severin Kjærs vei (340 m). Ombygging av Gyldenløves gate mellom Severin Kjærs vei og Wergelands vei. 2029: Ombygging av Severin Kjærs vei til enveiskjørt gate med sykkelfelt og bredere fortau med nedsenk, oppstamping av kryss (240 m)					

- **T10 og T11 Tønsberg ytre sentrum – tilrettelegging for myke trafikanter Træleborg**

T10 og T11 Tønsberg ytre sentrum – tilrettelegging for myke trafikanter Træleborg					
Estimert kostnad: 3,1 mill.kr 2026-kr eks. mva			Byggherre: Tønsberg kommune		
Forprosjekt	Regulering	Prosjektering	Grunnerverv	Bygging	Ferdig
-	-	-	-	2027	2027
Træleborg er et kompakt bomiljø tett på sentrum. Det har vært preget av gjennomfartstrafikk, og fragmenterte løsninger for myke trafikanter. Det er det utarbeidet og vedtatt ny trafikkplan for området (mai 2023). Denne omfatter trafikkbegrensende tiltak, sykkeltilrettelegging og etablering av fortau. Tiltakene kan løses innenfor areal avsatt til samferdselstiltak og krever ikke regulering eller grunnerverv. Tiltak: 2027: Sykkelfelt i Sven Foyns gate (500 m) og Tjøllinggata (1000m). 2029: Ombygging av Træleborgveien mellom Stoltenbergs gate og Kjærlighetsstien (150 m) for å videreføre tilrettelegging for myke trafikanter fra Storgaten og Vestfoldgaten.					