

Egenandelskrav for nye bypakker – status og videre arbeid for Bypakke Tønsberg-regionen

Bakgrunn

Bypakke Tønsberg-regionen er et samarbeidsprosjekt mellom Vestfold og Telemark fylkeskommune og Færder og Tønsberg kommuner. Arbeidet med Bypakke Tønsberg-regionen ble startet opp i 2014, gjennom likelydende vedtak i by-/ kommunestyrene og fylkestinget om etablering av Bypakke Tønsberg-regionen, samt anmodning om å legge fram forslag til bompenggeordning (FT sak 20/14 fra 30. april 2014). Etter at KVVU-beslutning om videre planlegging ble fattet av Samferdselsdepartementet i 2016 ble kommunedelplanarbeid for ny fastlandsforbindelse og andre planarbeider i bypakken igangsatt. En intensjonsavtale ble inngått mellom partene i desember 2018 og vedtatt av partene i januar og februar 2019.

Bypakke Tønsberg-regionen skal gi nær 28 000 innbyggere en samfunnsikker forbindelse, og samtidig avlaste Tønsberg og Teie sentrum for biltrafikk ved å få gjennomgangstrafikken ut av sentrumsområdene. Dette åpner videre for bedre tilrettelegging for miljøvennlig transport gjennom omprioritering av dagens vegnett. Kollektiv- og næringstransport skal få bedre fremkommelighet for å styrke kollektivtransportens, næringslivets og Tønsberg-regionens konkurransekraft.

Etter opprinnelig fremdrift skulle reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse legges ut på høring nå i høst, med KS2 og planlagt stortingsbehandling av bypakken neste år. På grunn av regjeringens bompenggeforlik og nytt krav om egenandel for fylkeskommuner og kommuner er saken satt nå på vent.

Dette dokumentet redegjør for regjeringens nye egenkapitalkrav. Videre orienteres det blant annet om kontakt med departementet, hvilke muligheter en har for å imøtekomme det nye kravet, samt videre steg i prosessen.

Notatet legger vedtatt alternativ til grunn (alternativ 11500 - bro fra Ramberg til Smørberg). Vurdering av østalternativet behandles i egen sak.

Krav om lokal egenandel på fylkesveg og kommunal veg i bypakker

Regjeringen inngikk i august 2019 er et bompenggeforlik fra august 2019. Av forliket fremgår det følgende:

Det forutsettes en fylkeskommunal/kommunal egenandel på 20 % i nye bypakker med investeringer på fylkeskommunale eller kommunale prosjekter. Prosjektene nevnt i punkt 1 over holdes utenfor

beregningen. Egenandelen kan ikke finansieres med bompenger. Utformingen av egenandelsordningen utredes nærmere, men kommer til anvendelse før nye bypakker legges frem.

Det foreligger ikke en egen utredning om egenandelsordningen, men i januar 2020 mottok noen byområder brev om *Oppfølging av regjeringspartia sin bompengavtale*. Brevet inneholdt en presisering av egenkapitalkravet:

Vidare skal beregninga av eigendelen ta utgangspunkt i investeringskostnader utan mva. Nye bypakker blir vurdert som nye dersom det ikkje allereie eksisterer ein bompengefinansiert bypakke i byområdet, eller om den allereie etablerte bypakka blir utvida med nye prosjekt og/eller nye kommunar kjem inn i styringa av bypakka.

Lokale styresmakter må generelt gå gjennom sine bompengefinansierte bypakker på nytt i lys av kravet om 20 pst. eigendel, (i tillegg vil det vere krav til porteføljestyling og kostnadskontroll som blir nærare omtalt nedanfor) dersom dei ønskjer sine respektive nye eller reviderte bompengefinansierte bypakker lagt fram for Stortinget.

På bakgrunn av dette sendte Vestfold og Telemark et brev til Samferdselsdepartementet om ytterligere avklaringer, blant annet om mva.-kompensasjon vil telle som egenandel. Det har vært en oppfatning av at mva.-kompensasjon som tilbakeføres prosjektet ville telle som egenandel, all den tid dette er frie midler som fylkeskommunene kan velge å benytte til andre formål. Ved å tilbakeføre mva.-kompensasjonen til prosjektene vil dette redusere bompengebelastningen. Departementet konkluderte i brev datert 29. mai 2020 at mva.-komp ikke kan telle som egenandel som tidligere antatt.

SD v/statssekretær Ingelin Noresjø inviterte kort tid etterpå til et møte i departementet. Møtet ble avholdt 24. juni. Fra partene deltok fylkesordfører Terje Riis-Johansen (Sp) og Gunn Marit Helgesen (H) fra fylkeskommunen, ordfører Anne Rygh-Pedersen (Ap) og varaordfører Steinar Solum (Sp) fra Tønsberg kommune, og ordfører Jon Sanness Andersen (Ap) og virksomhetsdirektør Margrethe Løgvæn fra Færder kommune.

Partene orienterte departementet om at det lokalt var jobbet med denne saken lenge, og Bypakke Tønsberg-regionen således ikke var en ny bypakke. Det har vært dialog med departementet gjennom flere runder i forbindelse med KVVU-prosessen, samt i kommunedelplanprosessen for ny fastlandsforbindelse. Signalene fra departementet i møtet var likevel at bompengeforliket og nytt egenandelskrav vil omfatte Tønsberg-regionen, og at det var behov for økt andel egenkapital.

Disse signalene ble gjentatt i møte med samferdselsministeren om Nasjonalt transportplan 2022-2033 den 12. august. Her deltok fylkesordfører Terje Riis-Johansen (Sp) og hovedutvalgsleder Arve Høiberg (Ap) fra politisk hold.

Foreløpig pakke

Foreløpig pakke er på om lag 5,3 mrd. kroner inkl. mva. og forskutterte planmidler, og er vist i tabellen under. Kostnadene er oppgitt i 2017-kroner. Pakken er basert på de vedtak som er fattet om innhold i pakken i 2014 (vedlegg 1) og intensjonsavtalen som ble inngått mellom partene årsskiftet 2018/2019.

Foreløpig pakke inneholder ny fastlandsforbindelse, en rekke tiltak for gange, sykkel og kollektivtransport, løsning for Hogsnesbakken, utvidelse av Semslinna frem til E18, ny gang- og sykkelveg på Tjøme og oppgradering av lokalsentret Teie.

Det er også fattet vedtak om at Bypakke Tønsberg-regionen skal ha en andel som vektlegger gående, syklende og kollektiv, og at denne andelen skal være minst den samme som det er lagt til grunn i KVu. I KVUen utgjorde denne andelen 15%.

Prosjekt	Mill. kr (2017-kr)
Fastlandsforbindelse	3800
Gange/sykkel/kollektiv (Vedtak: minimum 15% av ny forbindelse)	570
Hogsnesbakken (<i>Kostnad gjelder utvidelse av bakken, som er det rimeligste alternativet. Endelig løsning er ikke vedtatt</i>)	150
Teie	100
Tjøme	60
Utvidelse frem til E18	300
Kompenserende tiltak	200
Sum investering	5180
Forskutterte planmidler	150
Totalt inkl. investering og forskutterte midler (inkl. mva.)	5330

Tabell 1: Foreløpig pakke.

Fylkeskommunale midler bevilget gjennom intensjonsavtalen

Av intensjonsavtalen (vedlegg 2) inngått mellom partene i 2018 fremgår det blant annet at:

Fordi det ikke er mulig å oppnå flertall for senketunell, vil kommunene akseptere alternativ 11 500 med bro fra Ramberg til Smørberg som ny fastlandsforbindelse. Partene er enige om følgende forutsetninger for valg av alternativ 11 500:

1. Vestfold fylkeskommune investerer over en tidsperiode på 15 år med 35 millioner kroner pr år, fra bompengeproposisjonens vedtak i Stortinget. Vestfold fylkeskommunes investeringsbidrag er fordelt mellom Bypakke Tønsberg-regionen (heretter kalt «bypakken») og investering i egne fylkesveier i Tønsberg by. Investeringene fordeles slik:
 - Vestfold fylkeskommune bidrar til finansiering av bypakken med et investeringsbidrag på 300 millioner kroner (15 år x 20 millioner kroner)
 - Vestfold fylkeskommune bidrar med inntil 15 millioner kroner pr år i 15 år til finansiering av tiltak på fylkesveiene for å redusere økt trafikkbelastning i Tønsberg by ved bygging av alternativ 11 500 (med bro fra Ramberg til Smørberg) og innføring av bypakkens gatebruksplan. (...)

Dette utgjør til sammen en 525 mill. kroner over 15 år. Dette er et betydelig bidrag i retning av egenkapitalkravet, men ikke tilstrekkelig. Som tabell 2 under viser, mangler det om lag 360 mill. kroner for å tilfredsstille kravet om 20% egenandel.

Oversikt egenandel	Mill. kr (2017-kr)
Totalkostnad investering og forskutterte planmidler (inkl. mva.)	5330
Merverdiavgift (om lag 17% av total inkl. mva)	906
Kostnad ekskl. mva	4424
20% av kostnad ekskl. mva	885
Fylkeskommunalt bidrag	525
Differanse mellom krav og vedtatt fylkeskommunalt bidrag	360

Tabell 2: Egenandelskrav

Mulige løsninger for å øke egenandelen

Det er primært to muligheter for å øke egenandelen:

1. Øke lokal finansiering med ytterligere midler fra kommuner og fylket
2. Redusere størrelsen på pakken

Sannsynligvis vil det være en kombinasjon av 1. Økt lokal finansiering og 2. Redusere størrelsen på pakken som vil være mest aktuelt.

1. Øke lokal finansiering

Alle partene har per i dag krevende økonomi kombinert med forpliktelser på flere områder enn samferdselsområdet.

Det vurderes at det primært gjennom investeringsprosjekter partene har mulighet til å øke egenandelen. Det vil være utfordrende for partene å finansiere egenandelen med overføringer fra driftsbudsjettet.

Tønsberg og Færder kommuner vil kunne legge trafiksikkerhetstiltak, investeringer i gang- og sykkelveg de neste 15 årene inn i pakken. For Tønsberg kommune er i tillegg ny Husøy-ferje aktuell som lokal egenfinansiering. Slike tiltak kan for eksempel tas inn i pakken som «Kommunepakke Tønsberg» og «Kommunepakke Færder».

Partene har garantert for til sammen 150 mill. kroner til planmidler, renter og administrative kostnader. Dersom bypakken ikke realiseres må partene innløse garantien med inntil 75 mill. kr for fylkeskommunens del, 46,5 mill. kr for Tønsberg kommune og 28,5 mill. kr for Færder kommune. Disse midlene må primært dekkes av partenes driftsbudsjett.

Bruk av interne ressurser

Helt siden oppstarten har det i tillegg vært benyttet egne ressurser fra alle partene inn i bypakkearbeidet, både gjennom deltakelse i arbeidsgrupper, administrative styringsgruppe, politisk styringsgruppe, og flere planprosesser knyttet til bypakkeprosjektene m.m. Denne tidsbruken har ikke vært timeført eller fakturert, og er således ikke synliggjort blant allerede medgåtte midler. Dette vil siden oppstarten av KVVU-fasen i 2011/2012 og etablering av bypakken i 2014, dreie som om betydelige beløp, som bør synliggjøres og argumenteres ovenfor departementet at bør inngå som en del av egenandelen.

Et konservativt anslag fra oppstarten av bypakken i 2014, vil være i gjennomsnitt ½-årsverk i Færder kommune, ¾-årsverk i Tønsberg kommune og 1,5 årsverk i fylkeskommunen (inkludert ½-årsverk for prosjektleder som fylkeskommunen har bekostet siden 2014). Ifølge SSB er gjennomsnittlig kostnad for et årsverk kr 811 765 (2019-data¹). I perioden fra 2014 til og med 2020 vil dette beløpe seg til ca. 15,6 mill. kr.

I tillegg til allerede medgått tid kommer interne ressurser til å følge opp bypakkearbeidet frem til vedtatt bompengeproposisjon, og gjennom bompengeperioden. Dersom man forutsetter vedtak av bompengeproposisjon i 2023 og oppstart innkreving i 2024 med innkreving i 15 år, og at samme antall årsverk som vist over legges til grunn i perioden 2021-2037, vil dette tilsi en egen ressursbruk i størrelsesorden 38 mill. kr.

En kan også se for seg at intern ressursbruk øker i denne perioden på grunn av høyere aktivitet knyttet til både planlegging og gjennomføring av prosjekter. Dersom det forutsettes i snitt et helt årsverk i hver av kommunene og to i fylkeskommunen i perioden, vil dette tilsi 55,2 mill. kr.

2. Redusere størrelse på pakken

For å enklere imøtekomme egenandelskravet er det naturlig å se på en redusert pakke.

Arbeidet med å se på en nedskalert løsning for ny fastlandsforbindelse var allerede startet opp før brevet med presisering av nytt egenandelskravet kom fra departementet. Ved å nedskalere fra fire til to felt på strekninger der dette er mulig, er det anslått en besparelse på 750-950 mill. kr (2017-kroner). Per nå foreligger første utkast til reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse, men i tråd med vedtak er denne for en fire-feltsløsning. Det er kjørt et anslag på foreliggende utkast, som viser at kostnadene er på samme nivå som i kommunedelplanfasen, altså om lag 3,8 mrd. inkl. mva. (2017-kroner). I eksemplene på redusert pakke (tabell 3) er det lagt til grunn en reduksjon på 800 mill. kr.

Når det gjelder det totale kostnadsbildet er det et fåtall prosjekter som er ferdig planlagt. Kostnadsvurderinger som er gjort hittil er basert på skisseprosjekter og erfaringstall. Dette betyr at det er stor usikkerhet knyttet til kostnader for mange av prosjektene. Unntaket er ny fastlandsforbindelse hvor det foreligger et utkast til reguleringsplan. Dette er også det mest kostnadskrevede elementet i pakken.

Prosjektporteføljen i bompengepakken vil som regel ikke være endelig avklart når forslaget om bompengoordning går til lokalpolitisk behandling og når Stortinget fatter vedtak om å iverksette bompengoordningen. Det må være et system for styring og politisk forankring av prosjektporteføljen. Ved vedtak om bompengepakker vil det vanligvis ikke foreligge detaljplanoverslag for alle delprosjekter. For en del prosjekter kan det derfor være betydelig usikkerhet i kostnadsoverslagene.

¹ [Arbeidskraftkostnader - SSB](#)

Det vil også være fare for at en del av de foreslåtte delprosjekter ikke kan gjennomføres, enten fordi de ikke blir godkjent ved den videre planlegging, eller fordi kostnadsøkninger på andre prosjekter gjøre at noen delprosjekter må utgå av pakken. Slike endringer i innholdet i bompengepakken skal håndteres gjennom porteføljestyringen.

Med tanke på at det som nevnt er knyttet stor usikkerhet til flere av de ønskede prosjektene i bypakken bør den ideelt sett ikke nedskaleres for mye. Dette for å kunne ha et noe større handlingsrom dersom det skulle oppstå kostnadsøkninger i noen av prosjektene.

Eksempel på redusert pakke

Prosjekt	Foreløpig pakke	Eksempel redusert pakke	
Fastlandsforbindelse	3800	3000	I den politiske saken om optimalisering (ikke ferdigbehandlet) ble det antydnet en mulig innsparing på mellom 750-950 mill. kroner. Krever nye vedtak.
Gange/sykkel/kollektiv	570	570	Kommunepakke Færder og kommunepakke Tønsberg forutsettes tatt inn som en del av denne posten.
Hogsnesbakken	150	150	
Teie	100	100	
Tjøme	60	60	
Utvivelse frem til E18	300	200	Utvivelse Jarlsberg – E18, mens indre del beholdes slik den er i dag (vedtatt fastlandsforbindelse gir trafikkreduksjon på den indre delen av Semslinna). Krever nye vedtak.
Kompenserende tiltak (lagt inn som erstatning for gs-tunnel Kaldnes-Korten)	200	150	Noe reduksjon.
Sum investering	5180	4230	
Forskutterte planmidler	150	150	
Totalt inkl. mva. og planmidler	5330	4380	
Merverdiavgift (ca. 17% av total)	906	745	
Prosjekt ekskl. mva.	4424	3635	
Manglende egenandel når 525 mill. kr er trukket fra ved ulike egenandelprosenten:			
Egenandelskrav 20%	359,8	202,1	
Egenandelskrav 18%	271,3	129,4	
Egenandelskrav 16%	182,8	56,7	

Tabell 3: Eksempel på redusert pakke. Alle tall i 2017-kroner.

Da mange av prosjektene ennå ikke er ferdig planlagt er det ikke mulig å angi eksakt hvor mye mva.-kompensasjonen vil utgjøre. Det er i disse regneksemplene benyttet 17% av total. 17% er noe høyere enn den prosentsetningen som er benyttet i mulighetsstudien for bompenger, som ble utarbeidet som en del av kommunedelplanarbeidet for ny fastlandsforbindelse i 2017. I mulighetsstudien ble 15% benyttet. Basert på nytt anslag for ny fastlandsforbindelse, gjennomført i juni 2020, vurderes 15 % som noe konservativt. Mva.-kompensasjon for ny fastlandsforbindelse er i størrelsesorden 17,5-18,5%, og det vurderes derfor at det er grunnlag for å øke mva.-kompensasjonen fra 15% til 17% for bypakken som helhet. Dette gir en økt mva.-kompensasjon i størrelsesorden 77 – 107 mill. kr avhengig av pakkestørrelse, som igjen vil kunne redusere egenandelsbehovet med 12-21 mill. kr.

Betydning av et eventuelt lavere egenandelskrav enn 20%

Det vil også ha stor betydning dersom man skulle få aksept for en noe lavere egenandel enn 20%. Et eksempel på dette er vist i tabell 3. Eksemplet viser at en reduksjon fra 20 % til 16% vil redusere egenkapitalkravet fra ca. 360 mill. kr til 183 mill. kr (2017-kroner).

Redusert pakkestørrelse og behov for politiske avklaringer

Følgende politiske saker og vedtak er sentrale for innholdet i bypakken:

- Høring KVU (2014)
- Organisering Bypakke (2014)
- Vedtak intensjonsavtalen (2018/2019)
- Vedtak kommunedelplan ny fastlandsforbindelse (2 saker, løsning i 2018 og planvedtak i 2019)

Vedtaket er vist i vedlegg 1.

I tabell 4 er det gitt en oversikt over hvilke saker som er forankret i konkrete vedtak, og hvor det vil være nødvendig med en ny politisk behandling hos partene dersom det skal gjøres endringer.

Det er foreløpig få konkrete beløp som er vedtatt, kun hvilke prosjekter som skal inn i pakken. I intensjonsavtalen er det imidlertid nevnt konkrete beløp som FK skal bidra med.

Planmidler

Kostnadene til de ulike prosjektene i tabell 1 er investeringskostnader. Kostnader til regulering har ikke vært regnet som en del av investeringskostnadene, og kommer i utgangspunktet i tillegg til investeringskostnaden. Forskutterte planmidler som er satt opp som egen post.

Ved nedskalering av fastlandsforbindelsen til en to-feltsløsning krever dette endringer i allerede gjennomført reguleringsplanarbeid. Kravet i KS2-prosessen er kostnadsoverslag med usikkerhet på +/- 10%. Dette innebærer at bruer, tunneler og veianlegg må omprosjekteres. Dette arbeidet vil kunne ta 9-15 måneder, og ligge i størrelsesorden 10-20 mill. kr, med en sannsynlig kostnad på om lag 15 mill. kr, inkludert høring og evt. endringer etter gjennomført høring. Potensiell besparelse på investeringskostnadene på ny fastlandsforbindelse vil imidlertid være betydelig.

For tilknytninger til E18/Semslinna må det utarbeides reguleringsplan med konsekvensutredning. Anslått kostnad ligger på 10 – 15 millioner for strekningen Kjelle – E18. Dersom det kun er strekningen fra Jarlsberg – E18 som skal utvides og reguleres, vil dette bli rimeligere.

Prosjekt	Investering (2017-kroner) -	Behov for nye vedtak
Fastlandsforbindelse	3800	Det er vedtatt 4-feltsløsning i sak fra 2018, og i intensjonsavtalen. Nedskalering til 2-felt må behandles hos partene.
Gange/sykkel/kollektiv (NB! minimum 15% av ny forbindelse)	570	Vedtak: Skal være minimum 15% av ny fastlandsforbindelse. Ikke behov for nytt vedtak dersom dette opprettholdes. Kommunale tiltak må inngå i denne posten.
Eventuell utvidelse av Hogsnesbakken (endelig løsning ikke valgt)	150	Vedtak: Del av pakken (2014). Løsning og kostnad ikke vedtatt.
Teie	100	Vedtak: Del av pakken (2014). Foreligger en vedtatt gatebruksplan, men kostnad til tiltak er ikke formelt vedtatt.
Tjøme	60	Vedtak: Del av pakken (2014). Løsning og kostnad ikke vedtatt.
Utvidelse frem til E18 (Semslinna)	300	Det er vedtatt 4-feltsløsning fra Korten – E18 i sak fra 2018, og i intensjonsavtalen.
Kompenserende tiltak	200	Denne posten stammer fra en kostnadsvurdering av en gs-bro knyttet til senketunnelen da gs-løsning i selve senketunnelen ble tatt ut. Summen er benyttet i IKDP-GSK-planen, men ennå ikke formelt vedtatt. Kan reduseres uten vedtak. Tiltak i intensjonsavtalen på 15 mill. x 15 år har vært i tillegg til disse 200 mill. hittil i prosessen.
Sum investering (mill. kr)	5180	

Tabell 4: Oversikt over behov for politiske avklaringer

For Hogsnesbakken er reguleringsplanarbeidet anslått til om lag 9 mill. kr (forutsatt utvidelse av bakken). Regulering av GS-veg på Tjøme er anslått til om lag 5-6 mill. kroner, inkludert forprosjekt på 1,5 mill. kr.

Også for gange-, sykkel og kollektivtiltakene i pakken vil det være behov for regulering. Kostnadene vil avhenge av antall prosjekter som skal gjennomføres, men planlegging av mindre prosjekter er relativt sett dyrere enn større prosjekter. Det bør derfor anslås minimum 5% av investeringskostnaden til reguleringsplanarbeid. Dersom det skal investeres for 700-800 mill. kr, slik som i foreslått pakke, tilsier dette minimum 35-40 mill. kr i planmidler til disse tiltakene.

Det vil i tillegg være behov for midler til gjennomføring av KS2-prosessen, inkludert midler til oppdatering av transportmodeller, utarbeide grunnlag for KS2-konsulentene, samt selve KS2-oppdraget. Dette arbeidet anslås til å være i størrelsesorden 5-8 mill. kr.

Disse midlene må en vurdere om skal tas inn i pakken i tillegg eller om det skal tas innenfor den foreløpige rammen.

Det er per i dag garantert for et noe høyere beløp enn det som er planlagt rekvirert fra bomselskapet, slik at noe av dette planbehovet kan dekkes innenfor den rammen partene allerede har garantert for.

Veien videre

Som nevnt ovenfor vil det sannsynligvis være en kombinasjon av *1. Økt lokal finansiering* og *2. Redusere størrelsen på pakken* som vil være mest aktuelt. Samtidig vil det ha stor betydning for om man kan få en aksept for en noe lavere egenandel enn 20%. Selv 16% vil gi betydelige lokale bidrag, som sammen med at mva.-kompensasjonene tilbakeføres prosjektet, vil gi redusert bompengebelastning.

Det var opprinnelig antydnet et nytt møte med departementet i september 2020. Dette møtet har foreløpig ikke blitt gjennomført, og det avventes en tilbakemelding fra departementet vedrørende videre fremdrift.

Dersom det oppnås enighet med departementet om en løsning vil det være aktuelt å legge frem saken om optimalisering som ikke ble ferdigbehandlet før sommeren på nytt, samt sak om redusert pakke.

VEDLEGG 1 – Politiske vedtak som definerer innholdet i pakken

Høring: KVU for helhetlig transportløsning i Tønsberg-regionen (behandlet i kommuner og fylkeskommunen i mars/april 2014)

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

Organisering av bypakke Tønsberg-regionen (behandlet i kommuner og fylkeskommunen i mars/april 2014)

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

Bypakke for Tønsberg-regionen - Kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme - Valg av løsning (mai 2018)

Færder kommune

KS- 082/18 Vedtak:

Bypakke Tønsberg-regionen – Kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse – valg av løsning:
Færder kommune anbefaler at

1. Alternativ 16730: undersjøisk tunnel Kaldnes – Korten legges til grunn for videre planlegging av ny fastlandsforbindelse fra Færder kommune til fastlandet.
2. Ny fastlandsforbindelse planlegges med 4 felt og trafikkregulerende tiltak for å begrense vegkapasitet for personbil og stimulere til kollektivtrafikk, sykkel og gange. Type tiltak avklares i neste planfase. Tverrforbindelsen fra Smidsrødveien langs Bekkeveien planlegges med 2 felt.
3. Fv. 300 Semslinna planlegges utvidet til fire felt fra Kjellekrysset frem til E18. Sambruksfelt/kollektivprioritering på strekningen vurderes i det videre arbeidet.
4. Regulering etter plan- og bygningsloven av ny fastlandsforbindelse og utvidelse av Fv. 300 frem til E18 igangsettes straks kommunedelplanen for fastlandsforbindelsen er formelt vedtatt av planmyndighetene. Regulering fra Kjellekrysset frem til E18 forutsetter konsekvensutredning.
5. For neste planfase og ved utarbeidelse av bompengeproposisjon skal helheten og tidligere vedtatt innhold i Bypakke Tønsberg-regionen opprettholdes med blant annet en andel til gående, syklende og kollektiv minst på samme nivå som det er lagt til grunn i KVU.
6. Det arbeides videre med 20 års nedbetalingstid og markedsrente som grunnlag for å fastsette bomavgiften.
7. Hvis det gjennom reguleringsprosessen skulle dukke opp kostnader utover beregnet anslag, og innsigelser eller ny kunnskap om påvirkningen på Ramsar-området, ber kommunestyret om at saken fremlegges kommunestyret på nytt.

Tønsberg kommune

BY- 058/18 Vedtak:

Bypakke Tønsberg-regionen – Kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy og Tjøme – Valg av løsning:

Tønsberg kommune anbefaler at

1. Alternativ 16730: undersjøisk tunnel Kaldnes – Korten legges til grunn for videre planlegging av ny fastlandsforbindelse fra Færder kommune til fastlandet.
2. Ny fastlandsforbindelse planlegges med 4 felt og trafikkregulerende tiltak for å begrense vegkapasitet for personbil og stimulere til kollektivtrafikk, sykkel og gange. Type tiltak avklares i neste planfase. Tverrforbindelsen fra Smidsrødveien langs Bekkeveien planlegges med 2 felt.
3. Fv. 300 Semslinna planlegges utvidet til fire felt fra Kjellekrysset frem til E18. Sambruksfelt/kollektivprioritering på strekningen vurderes i det videre arbeidet.
4. Regulering etter plan- og bygningsloven av ny fastlandsforbindelse og utvidelse av Fv. 300 frem til E18 igangsettes straks kommunedelplanen for fastlandsforbindelsen er

formelt vedtatt av planmyndighetene. Regulering fra Kjellekrysset frem til E18 forutsetter konsekvensutredning.

5. For neste planfase og ved utarbeidelse av bompengeproposisjon skal helheten og tidligere vedtatt innhold i Bypakke Tønsberg-regionen opprettholdes med blant annet en andel til gående, syklende og kollektiv minst på samme nivå som det er lagt til grunn i KVU.
6. Det arbeides videre med 20 års nedbetalingstid og markedsrente som grunnlag for å fastsette bomavgiften.
7. Hvis det gjennom reguleringsprosessen skulle dukke opp kostnader som overstiger 25% av beregnet anslag og eller innsigelser og eller ny kunnskap om påvirkning på Ramsar-området, ber man om at saken fremlegges bystyret på nytt.

Vestfold fylkeskommune

Vedtak FT

Bypakke Tønsberg-regionen – Kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy og Tjøme – valg av løsning:

1. Alternativ 11500: hengebru til Smørberg legges til grunn for videre planlegging av ny fastlandsforbindelse fra Færder kommune til fastlandet.
2. Ny fastlandsforbindelse planlegges med 4 felt og trafikkregulerende tiltak for å begrense vegkapasitet for personbil og stimulere til kollektivtrafikk, sykkel og gange. Type tiltak avklares i neste planfase. Tverrforbindelsen fra Smidsrødveien langs Bekkeveien planlegges med 2 felt.
3. Fv. 300 Semslinja planlegges utvidet til fire felt fra Kjellekrysset frem til E18 Sambruksfelt/kollektivprioritering på strekningen vurderes i det videre arbeidet.
4. Regulering etter plan- og bygningsloven av ny fastlandsforbindelse og utvidelse av Fv. 300 frem til E18 igangsettes straks kommunedelplanen for fastlandsforbindelsen er formelt vedtatt av planmyndighetene. Regulering fra Kjellekrysset frem til E18 forutsetter konsekvensutredning.
5. For neste planfase og ved utarbeidelse av bompengeproposisjon skal helheten og tidligere vedtatt innhold i Bypakke Tønsberg-regionen opprettholdes med blant annet en andel til gående, syklende og kollektiv minst på samme nivå som det er lagt til grunn i KVU.
6. Det arbeides videre med 20 års nedbetalingstid og markedsrente som grunnlag for å fastsette bomavgiften.
7. Vestfold fylkeskommune delfinansierer ikke ny fastlandsforbindelse med midler fra årlig investeringsbudsjett til fylkesveiene.
8. Tønsberg og Færder kommuner anmodes så raskt som mulig om å bekrefte at kommunedelplan med valgte alternativ igangsettes.
9. Når godkjent kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse foreligger, gjennomfører fylkeskommunen prosjektet.

Planvedtak kommunedelplan

Kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy/Tjøme - planid 0704 90021 - ny 2.gangsbehandling

BY- 017/19 Vedtak: Kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme plan_ID 0704 90021 alt. 11 500, datert den 20.02.19 vedtas med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-15.

Arbeidet med å oppheve vedtatte kommunedelplan for fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme planID 0704 90018, alt. 16370, settes i gang straks etter dette vedtaket.

Ny sluttbehandling - Interkommunal kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme til Tønsberg

KS- 018/19 Vedtak:

1. Kommunedelplan ID nr. 0729 9003 «Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme» datert 08.11.2017, sist revidert 02.05.2018, med tilhørende bestemmelser og retningslinjer av samme dato, vedtas med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-15.

Det vises til de vurderinger og den begrunnelse som fremkommer i saksfremstillingen.

Protokolltilførsel:

Miljøpartiet De Grønne stemmer imot innstillingen fordi vi mener at prosjektet det nå reguleres for er et overdimensjonert prosjekt det ikke er trafikkmessig behov for, er altfor kostbart og vil medføre store negative miljøkonsekvenser. En ny utredning av Øst-alternativet med parallell kanalbro, oppgradering av Ringveien og tilkobling til Frodeåstunnellen er MDGs eneste ønske.

Intensjonsavtale om Bypakke Tønsberg-regionen

Fordi det ikke er mulig å oppnå flertall for senketunell, vil kommunene akseptere alternativ 11 500 med bro fra Ramberg til Smørberg som ny fastlandsforbindelse. Partene er enige om følgende forutsetninger for valg av alternativ 11 500:

1. Vestfold fylkeskommune investerer over en tidsperiode på 15 år med 35 millioner kroner pr år, fra bompengeproposisjonens vedtak i Stortinget. Vestfold fylkeskommunes investeringsbidrag er fordelt mellom Bypakke Tønsberg-regionen (heretter kalt «bypakken») og investering i egne fylkesveier i Tønsberg by.

Investeringene fordeles slik:

- Vestfold fylkeskommune bidrar til finansiering av bypakken med et investeringsbidrag på 300 millioner kroner (15 år x 20 millioner kroner)
- Vestfold fylkeskommune bidrar med inntil 15 millioner kroner pr år i 15 år til finansiering av tiltak på fylkesveiene for å redusere økt trafikkbelastning i Tønsberg by ved bygging av alternativ 11 500 (med bro fra Ramberg til Smørberg) og innføring av bypakkens gatebruksplan. Det skal gjennomføres en utredning av mulige trafikkreduserende tiltak. Disse tiltakene skal kostnadsberegnes, og effekt på trafikken skal analyseres. Tiltak med god effekt som ikke lar seg finansiere gjennom de 15 millioner kronene over 15 år fra Vestfold fylkeskommune, skal inn i bypakken og bompengefinansieres. Øvrige trafikkreduserende tiltak utformes etter erfart trafikk.

Tiltak som skal vurderes er:

- Tiltak for å kanalisere trafikken fra Færder til Ringveien mot Kilen
- Styring av Mammutkrysset slik at Ringveien prioriteres
- Kollektivfelt mot Nedre Langgate
- Innfartsparkering og shuttlebuss
- Omlegging fra Banebakken til Solveien
- Tiltak for å hindre «lekkasje» fra fastlandsforbindelsen til lokalveier på Vear (f.eks. fjerne avkjøring/rundkjøring)

Andre tiltak kan vurderes.

Partene er enige om å ikke legge til grunn økt parkeringsavgift eller rushtidsavgift.

2. Ny gangbro mellom Kaldnes og Tønsberg sentrum inngår, og finansieres av bypakken
3. Firefelts vei på Semslinna fra Kjellekrysset til E-18 skal være en del av bypakken
4. En helhetlig løsning av Hogsnesbakken skal være en del av bypakken
5. Det gjennomføres avbøtende tiltak for beboere på begge sider av fjorden for mest mulig å begrense ulempene med bro i byggeperioden og etter at broen er bygget.
6. Dersom Vestfold fylkeskommune kommer med i en fremtidig byvekstavtale med statlige midler til dekning av tiltak som er med i denne avtalen, reduseres de fylkeskommunale bidragene tilsvarende
7. I planprogrammet skal det arbeides for å finne kostnadsreduserende tiltak
8. Kommunenes andel av fylkesveismidler for samme tidsperiode brukes som finansiering av dette låneopptaket. Unntaket er mindre tiltak som for eksempel busslommer, mindre

kryssutbedringer, herunder rundkjøringer og trafikksikkerhetstiltak. I nye Tønsberg kommune vil Re-delen fortsatt kunne være med og søke om investeringsmidler på vei, på lik linje med øvrige kommuner.

Partene tar forbehold om at saken må behandles i Tønsberg bystyre, Færder kommunestyre og Vestfold fylkeeting.

Tønsberg, 28. desember 2018



Rune Hogsnes
fylkesordfører (H)



Kåre Pettersen
fylkesvaraordfører (V)



Arve Høiberg
gruppeleder fylkeetinget (Ap)



Roar Jonstang
ordfører Færder (H)



Bjørn Kåre Sevik
varaordfører Færder (FrP)



Jon S. Anderssen
gruppeleder Færder (Ap)



Petter Berg
ordfører Tønsberg (H)



Bent Moldvær
varaordfører Tønsberg (FrP)



Per Martin Aamodt
gruppeleder Tønsberg (Ap)