

SAKSPROTOKOLL: Bypakke for Tønsbergregionen - møte i Overordnet styringsgruppe (OSG)
- MIDLERTIDIG I PÅVENTE AV GODKJENNING I OSG

Dato: 21.11.2019
Tid: 17:00-18:00
Møte nr: 4 -2019
Sted: Fylkeshuset Tønsberg
Møteleder: Terje Riis-Johansen
Referent: Lene Stenersen

Faste politisk valgte medlemmer:

Vestfold fylkeskommune: Terje Riis-Johansen (Sp), Sven Tore Løkslid (Ap), Arve Høiberg (Ap), Kåre Pettersen (V)
Tønsberg kommune: Anne Rygh Pedersen (Ap), Steinar Solum (Sp), Lise Mandal (H),
Færder kommune: Jon Sannes Andersen (Ap), Richard Fossum (Sp), Tom Mello (H),

Observatør:

Sandefjord kommune: Bjørn Ole Gleditsch (H), Nils Ingar Aabol (Ap)

Følgende politiske medlemmer hadde forfall: Sven Tore Løkslid (Ap), Bjørn Ole Gleditsch (H), Nils Ingar Aabol (Ap)

Følgende varamedlemmer møtte:

Andre faste medlemmer:

Vestfold fylkeskommune: Jan Sivert Jøsendal, Sverre Høifødt, Siv Tørudbakken, Charlotte Erikstad
Fylkesmannen i Vestfold: Per Arne Olsen
Jernbanedirektoratet: Ove Skovdahl
Bane NOR: Hans Jørgen Bihli
Statens vegvesen: Kjell Inge Davik, Tore Kaurin, Nina Knutsen

Forfall: Tore Kaurin, Hans Jørgen Bihli

Følgende vara møtte:

Møteplikt:

Statens vegvesen: Tore Kaurin, Nina Ambro Knutsen

Forfall:

Fra administrasjonen møtte:

Færder kommune: Margrethe Løgvæn, Toril Eeg
Tønsberg kommune: Geir Viksand
Vestfold fylkeskommune: Gunnar Berg Treidene, Øistein Brinck
Statens vegvesen: Nils Brandt, Arild Vestbø, Lene Stenersen,

SAK		Ansvar / frist
25/19	<p>Valg av representanter for godkjenning av møtereferat Anne Rygh Pedersen og Tom Mello ble valgt til å godkjenne saksprotokollen i tillegg til leder av styringsgruppa Terje Riis-Johansen</p>	
26/19	<p>Godkjenning av saksprotokoll 26. september 2019 Saksprotokollen ble godkjent.</p>	
27/19	<p>A2 – Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy til Tjøme</p> <p><u>Kort innledende orientering om Bypakke Tønsberg-regionen</u> Nina Knutsen innledet med en orientering om status og litt historikk for Bypakke Tønsberg-regionen. Det ble gitt en kort orientering om bla. konseptvalgutredningen (KVU), om bypakkas prosjektutløsende behov, m.m.</p> <p>Bypakke Tønsberg-regionen har to prosjektutløsende behov: Behov for en robust og samfunnsikker fastlandsforbindelse fra Nøtterøy som sikrer viktige samfunnsfunksjoner og behov for å håndtere trafikkøkningen fra forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte.</p> <p>Bypakken har følgende delprosjekter som ble presentert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gatebruksplan for Tønsberg sentrum • Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme • Tiltak på Tjøme, Presterød, Teie og Hogsnes • Tiltak for gange, sykkel og kollektiv • Økonomi, finansiering og bompenger <p><u>Kort orientering om status hos partene</u> Fylkesordfører oppfordret til en kort redegjørelse fra partene om status og ny politisk plattform.</p> <p>Anne Rygh Pedersen orienterte om status i Tønsberg kommune. Tønsberg ønsker å utrede øst-alternativet. Saken er tenkt behandlet i kommunestyret før den tas opp i OSG. Tønsberg trenger bistand til å få frem tall og fakta fra tidligere planfaser og ber om hjelp fra administrasjonen til dette. Tønsberg kommune anser vestfjord-alternativet som en sak mellom Sandefjord og Færder kommuner.</p> <p>Jon Sannes Andersen orienterte om status i Færder kommune. Færder ønsker noe av det samme som Tønsberg, men Færder ønsker også Vestfjordforbindelsen vurdert. Man vurderer en politisk sak i kommunestyret og melder også om behov for bistand fra administrasjonen for å hente inn tall og fakta fra tidligere planfaser. Færder noterer seg at Tønsberg kommune ikke vil gå videre med Vestfjordforbindelsen.</p> <p>Terje Riis-Johansen orienterte kort om status i Vestfold og Telemark fylkeskommune. Fylkeskommunen forholder seg til vedtatt</p>	

	<p>intensjonsavtale og med har oppfattet de nye signalene fra kommunene. Fylkesordføreren ser ikke andre muligheter nå enn å sette i gang en utredningsprosess og bemerker at dette kan påvirke fremdriften på arbeidet med ny fastlandsforbindelse.</p> <p>Færder Høyre sin vurdering så langt er at de ikke er imot en ny sammenstilling av den informasjonen som finnes om øst-alternativet, men Mello viste også til at det tidligere har vært en god prosess rundt utsling av ulike alternativ og at det er uheldig å bruke ytterligere midler på nye utredninger. Han pekte videre på at dersom det ikke gjennomføres en grundig og potensielt kostbar utredning kan det være en fare for noen vil påstå at utredningen ikke er god nok, og at en da kan være like langt.</p> <p>Fylkeskommunen fikk spørsmål om hvordan gjenopptagelse av utredningsarbeid for flere alternativer vil påvirke innholdet i intensjonsavtalen som foreligger.</p> <p>Det er for tidlig for fylkeskommunen å mene noe om dette nå. Diskusjonen om innholdet i intensjonsavtalen må tas på et senere tidspunkt når videre prosess er mer avklart.</p> <p>Fylkesordfører anbefaler at det igangsettes en prosess for å få oversikt over rammer for en ny utredning. I dette arbeidet inngår både øst- og vestfjord-alternativet. Fylkesordfører foreslo å be administrativ styringsgruppe om å komme opp med et forslag til en prosess for hvordan man skal jobbe videre med de to alternativene. Saken behandles i neste møte i OSG på nyåret. Finansiering blir en viktig del av prosessbeskrivelsen. Arbeidet med prosessbeskrivelsen krever deltagelse fra alle partene i bypakken.</p> <p>Fylkesordførers forslag fikk tilslutning hos partene.</p> <p><u>Valg av bru-type i reguleringsplanprosessen</u> Nils Brandt fra Statens vegvesen ga en innledende orientering.</p> <p>I arbeidet med reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse inngår prosjektering av brua fra Ramberg til Smørberg. Vegdirektoratet og konsultentselskapet Cowi har sett på ulike brutyper som kan være aktuelle. Det anbefales enten samvirkebru og hengebru. For begge alternativene er det flere muligheter for utforming.</p> <p>Pr. i dag er det usikkerheter knyttet til kostnadene for en ny bru og Vegdirektoratet og Cowi har landet på ulike konklusjoner. For hengebrua er kostnader knyttet til kabelinnfesting vanskelig å anslå. For samvikebrua er kostnader knyttet til fundamentering og sikring mot skipsstøt usikkert. Båter på 10.000 tonn er dimensjonerende for arbeidet med å vurdere skipsstøt. For å redusere usikkerheten er det behov for ytterligere undersøkelser og beregninger.</p>	
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		Ansvar / frist
	<p>Siden det faglig ikke er entydig hva som er den beste løsningen anbefaler Statens vegvesen å gå videre med begge alternativene i reguleringsplanfasen. Å gå videre med to alternativer gir en merkostnad på omlag 3 -4 mill. kr. i utgifter til forprosjekt.</p> <p>I vedtatt politisk plattform for Tønsberg kommune er man opptatt av klimagassutslipp. Det ble foreslått at det må synliggjøres et klimaregnskap for begge alternativene. Dette fikk tilslutning i styringsgruppa.</p> <p>Seilingshøyden ble redusert fra 55 til 40 meter i kommunedelplanfasen, og det ble stilt spørsmål ved prosessen rundt dette. Dette ble gjort gjennom en formell prosess mellom Kystverket og partene i bypakken hvor man, blant annet etter møte med Agility Group, konkluderte med at 40 meter er tilstrekkelig seilingshøyde for innseilingen til Tønsberg fra Vestfjorden. Ytterligere reduksjon av seilingshøyden kan gi reduserte kostnader, men dette kan kun gjøres gjennom en ny formell prosess mellom partene og Kystverket.</p> <p>Det ble stilt spørsmål om hvorfor bruvalget må avklares nå når en kan gå videre med to alternativ. Dette skyldes at man i reguleringsplanfasen skal redusere usikkerheten knyttet til kostnader ned til +/-10 %. Det er derfor behov for å utarbeide forprosjekter.</p> <p>Det ble også stilt spørsmål om det er absolutt krav med kollisjonssikkerhet for skip. Krav knyttet til hvor store skip som får tillatelse til innseiling til Tønsberg via Vestfjorden kan vurderes, men partene må gjennom en prosess i så fall bli enige om hva som skal være størrelsen på dimensjonerende skip.</p> <p><u>Innstilling:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. I reguleringsplanarbeidet lages det forprosjekt for både samvirkebru og hengebru. <p><u>Vedtak:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. I reguleringsplanarbeidet lages det forprosjekt for både samvirkebru og hengebru. 2. Det utarbeides klimaregnskap for begge alternativene. 	
28/19	<p>Eventuelt</p> <p>Kjell Inge Davik takket Vestfold fylkeskommune for godt samarbeid. Helt fra KVVU-fasen og frem til nå har samarbeidet med Vestfold fylkeskommune vært basert på tillit og gjensidig respekt. Davik ønsket lykke til med videre arbeid. Fylkesordfører takket også Davik og Statens vegvesen for godt samarbeid.</p>	