



OSG 2. november 2021



# Dagsorden

- 19/21 Valg av representanter for godkjenning av protokoll
- 20/21 Godkjenning av protokoll fra 21. juni
- 21/21 Orienteringer
- Brev fra Bane NOR om Vear-korridoren
  - Brev fra SD til Nedre Glomma om 20 års nedbetalingstid og 15% egenandel
- 22/21 Tertialrapportering 2
- 23/21 A2 – Ny fastlandsforbindelse
- Presentasjon av verdianalyse
  - Videre framdrift
- 24/21 Status andre delprosjekter
- A3 Hogsnesbakken
  - A3 Teie
  - A1 – Gatebruksplan for Tønsberg sentrum
  - A4 – Gange, sykkel og kollektivtransport
- 25/21 A5 – Økonomi, finansiering, bompenger
- Ny forskutteringer planmidler
- 26/21 OSG-møter
- Neste møter
- 27/21 Eventuelt

**SAK 19/21**

**Valg av representanter for godkjenning av møtereferat**

# Representanter for godkjenning møtereferat

- Forslag:
  - Steinar Solum, Tønsberg kommune
  - Liv M. Karto, Vestfold og Telemark fylkeskommune

**SAK 20/21**

**Godkjenning av referat fra 21.06.2021**

**SAK 21/21**

**Orienteringer**

# BANE NOR

# Brev Bane NOR

*«Med bakgrunn i endrede føringer, mulighet for «gjenbruk» av planlagte investeringstiltak på Tønsberg stasjon, samt varsel om innsigelser i 2017, vurderer Bane NOR pr i dag at vi ikke har grunnlag for å gå videre med Vearkorridoren. Skulle vi i en fremtidig konsekvensutredning likevel komme frem til at det er hensiktsmessig å utrede Vearkorridoren, vil dette innebære at vi må forholde oss til planlagt eller bygget veitunnel gjennom Hogsnesåsen og tilpasse oss denne.»*

## BANE NOR

Vestfold og Telemark fylkeskommune  
Postboks 2844  
3702 SKIEN

Att: Nina Ambro Knudsen

Dato: 18.08.2021  
Saksref: 201801753-37  
Deres ref.: 20/12777-10  
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Elsebeth A. Bakke  
Telefon:  
Mobil: +47 91529402  
E-post: Elsebeth.Anicken.Bakke@banenor.no

### Tilbakemelding på forespørsel om avklaringer knyttet til InterCity på strekningen Tønsberg - Stokke

Det vises til brev fra Vestfold og Telemark fylkeskommune, datert 17.06.2021 med forespørsel om det er avklart hvorvidt Vearkorridoren fortsatt vil være aktuell i et fremtidig kommunedelplanarbeid for dobbeltspor mellom Tønsberg og Stokke.

Som kjent fremmet Bane NOR i 2017 forslag til planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt dobbeltspor på strekningen Tønsberg-Stokke. Planprogrammet omfattet korridorer via henholdsvis Nøtterøy og Veiar. Nøtterøy (Færder) og Tønsberg kommuner krevde at Nøtterøykorridoren ble tatt ut av planprogrammet og det ble varslet innsigelser til Vearkorridoren fra fylkesmannen og fylkeskommunen. Bane NOR anmodet derfor i brev av 22.12.2017 Samferdselsdepartementet om avklaring.

Statlig avklaring ble gitt gjennom brev datert 05.10.2018 fra Samferdselsdepartementet (SD) og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) med følgende føringer (oppsummert):

- Nøtterøykorridoren skal ikke utredes videre
- Jærbergkorridoren skal utredes med flere alternativer, der ett av dem skal være en «nedskalert» løsning med bruk av dagens sleyfe (som enkeltspor) gjennom Tønsberg.
- Vearkorridoren kan utredes i tråd med Bane NOR sin opprinnelige plan.

I tiden etter 2017 har det fra sentralt hold blitt et stadig større fokus på at kostnadene for Intercity utbyggingen må reduseres. I prosjektet «Innføring Tønsberg», som inngår i trinn 1 i IC-utbyggingen mellom Oslo-Tønsberg, er det foreslått løsninger som i store trekk kan bli permanent også ved et fremtidig dobbeltspor mellom Tønsberg og Stokke.

Bane NOR SF  
Postboks 4350, NO-2308 Hamar  
Sentralbord: 05280

postmottak@banenor.no  
banenor.no  
Org.nr.: NO 917 082 308 MVA

Bankgiro: 8101 46 68128  
IBAN-nr.: NO5581014668128  
BIC: DABANO22



# NEDRE GLOMMA

# Tidl. vedtak

Bypakke Tønsberg-regionen – Kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy og Tjøme – valg av løsning, behandlet hos partene i mai 2018:

- 6. Det arbeides videre med 20 års nedbetalingstid og markedsrente som grunnlag for å fastsette bomavgiften.*

# Nye føringer for Nedre Glomma

- 15% egenandel
- 20 års nedbetalingstid



Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Al  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref  
18/255-

Dato  
7. september 2021

## Videreføring av Bypakke Nedre Glomma

Vi viser til dialog med Statens vegvesen angående gjennomgang av porteføljen til Bypakke Nedre Glomma fase 2 for i større grad å tilfredsstille kravene i bompengeaftalen fra 2019. Bypakke Nedre Glomma har bl.a. bedt staten om en avklaring på om det kan legges til grunn en lokal egenandel på 15 prosent i økonomiske beregninger for videreføringen av fase 2 og benyttes 20 års innkrevsperiode i planleggingen av videreføring til neste fase.

Samferdselsdepartementet mener Bypakke Nedre Glomma har gjort en god jobb med å tilpasse fase 2 av bypakken til kravene i bompengeaftalen fra 2019. Flere prosjekter er tatt ut og pakken er nå redusert med om lag en fjerdedel – fra ca. 12 til ca. 9 mrd. kr. Disse grepene har gjort at den lokale egenandelen har økt til om lag 15 prosent. Dersom ytterligere tiltak og prosjekter tas ut for å øke den lokale egenandelen, vil dette kunne svekke den samlede måloppnåelsen i pakken.

Samferdselsdepartementet legger på denne bakgrunn opp til at:

- Bypakke Nedre Glomma gis aksept for en lokal egenandel på (minimum) 15 prosent. For prosjekter som vedrører både riksvei og fylkesvei skal bare fylkesveilandelen inngå i beregningen av lokal egenandel.
- Bypakke Nedre Glomma gis anledning til å legge opp til en bompengeperiode på inntil 20 år, dersom dette ikke fører til lavere måloppnåelse eller uforholdsmessig økte kostnader.

Postadresse  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse  
Akersg. 59  
www.sd.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org.nr.  
972 417 904

Avdeling  
Veg-, by- og  
trafiksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler  
Lars Krogset  
22 24 83 26



**SAK 22/21**

**Tertialrapport 2**

# Status ved T2

Delprosjekt	Totalt bevilgede planmidler 2014-2020 (ekskl. mva)	Totalt forbruk pr. 2014 - tom. 2020 (inkl. mva)	Budsjett 2021 (inkl. mva)	Regnskap (inkl. mva) v/T2 (25.08.21)	Prognose 2021 v/T2 (inkl. mva)	Totalt forbruk pr. 2014 - tom. 2021 (inkl. mva)
Bypakke Tønsberg-regionen - felles kostnader	4 132 371	3 702 724	500 000	73 166	150 000	3 852 724
A1 - Gatebruksplan for Tønsberg sentrum	6 639 190	5 900 887	1 200 000	80 537	100 000	6 000 887
A2 - Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme	94 389 922	94 402 738	7 000 000	626 495	5 500 000	99 902 738
A3 - Teie, Tjøme, Hogsnes						
A3 - Teie	4 993 386	270 353	500 000	2 550	500 000	770 353
A3 - Hogsnes	1 000 000	137 227	800 000	0	100 000	237 227
A3 - Tjøme	0	0	0	0	0	0
A4 - Hovedaksene buss og sykkel	9 914 769	9 232 652	300 000	59 449	100 000	9 332 652
A5 - Økonomi, finansiering, bompenger	1 021 685	21 685	500 000	0	0	21 685
Udisponerte planmidler	1 908 677			0	0	0
<b>SUM</b>	<b>124 000 000</b>	<b>113 668 266</b>	<b>10 800 000</b>	<b>842 197</b>	<b>6 450 000</b>	<b>120 118 266</b>

**SAK 23/21**

**A2 – Ny fastlandsforbindelse**

# Vedtak mai 2021:

1. Fastlandsforbindelsen optimaliseres og bygges fortrinnsvis som en 2-feltløsning for å redusere økonomiske kostnader, klimakostnader og bompengebelastning for innbyggerne. Rapport skal inneholde vurdering av fremtidig trafiksikkerhet og fremkommelighet på fastlandsforbindelsen.
2. Overordnet styringsgruppe i Bypakke Tønsberg-regionen får forelagt en oppdatert gjennomførings- og prosjektplan våren 2021.
3. Øst-alternativet utredes ikke videre

# Status

2021

Verdianalyse, fraviksbehandling, oppstart omprosjektering av ny fastlandsforbindelse (9-12 mnd). Oppstart nye transportanalyser- og finansieringsanalyser.

2022

1. gangsbehandling. Høring/off. ettersyn. Vedtak på reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse. Vedtak bypakke, inkludert faglig grunnlag. Oppstart KS2.

2023

Ferdigstillelse KS2 og Stortingsbehandling av pakka (ønskelig: senhøsten 2023. Desember?).

2024

Lyse ut anbud. Kontrahere entreprenør. Oppstart bygging ny fastlandsforbindelse

Juni 2028

Trafikkpåsetting ny fastlandsforbindelse

# **VEGKLASSE – GRUNNLAG FOR VIDERE PROSESS**

# Trafikk og transportmodeller

- Trafikkmengder og trafikkprognoser er viktig for dimensjonering av vei og valg av veiklasse
- I dag vil det presenteres trafikk tall fra:
  - 1) Kommunedelplanprosessen for ny fastlandsforbindelse
  - 2) Fra trafikkundersøkelsen som ble gjennomført i 2016

# Om modellverktøyet

- Vi bruker Regional transportmodell (RTM) for å beregne trafikk
- Befolkningsvekst legges inn i modellen (MMMM-prognosen fra SSB)
- Modellen baserer seg på trendframskriving
- Endrede målsettinger om at trafikkveksten skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport, blir ikke hensyntatt i modellen.

# Nullvekstmålet

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

# Trafikkgrunnlag – RTM beregninger

Strekning	2030 med bom	2040 uten bom
Smidsrødveien – Kolberg (tverrforbindelse)	6 100	7 600
Kolberg – Ramberg (tunnel)	10 200	12 700
Ramberg – Hogsnes (bru)	14 400	21 800
Hogsnes – Semslinna (forbi Jarlsberg travbane)	20 000	27 400
Kanalbrua	22 500	34 200

Stort sprik mellom beregningene. I 2040 uten bom er trafikken på Kanalbrua høyere enn registrert trafikk i 2016.

# Trafikkundersøkelse 2016

- Trafikkundersøkelsen ble gjennomført 11. oktober 2016 (bomring tatt ned i november 2016)
- 4366 bilister stoppet i løpet av en dag, på 9 ulike steder
- Tidsrom: 7-9, 11-13, 15-17.
- Ca. 2/3 av reisene er sentrumsrettede, ca. 1/3 er gjennomgangstrafikk

# Semslinna

Trafikk til  
Nøtterøy  
og Tjøme  
utgjør ca.  
30%

ÅDT 2019:  
24 000



# Jarlsberg- linna

Trafikk til  
Nøtterøy  
og Tjøme  
utgjør ca.  
35%

ÅDT 2019:  
16 000



# Kanalbrua

Trafikk  
nord, vest  
og sør  
utgjør ca.  
35%

ÅDT 2019:  
33 000



# Fordeling av trafikk på ny forbindelse (ÅDT, 2019-tall)

- Samlet for Semslinna og Jarlsberglinna: Om lag 12 500 som skal videre til Nøtterøy og Tjøme
- Kanalbrua: Om lag 11 500 som skal nord, vest og sørover
- Ikke tall for tunnel under Teieskogen eller tverrforbindelse mellom Kirkeveien og Smidsrødveien fra trafikkundersøkelsen

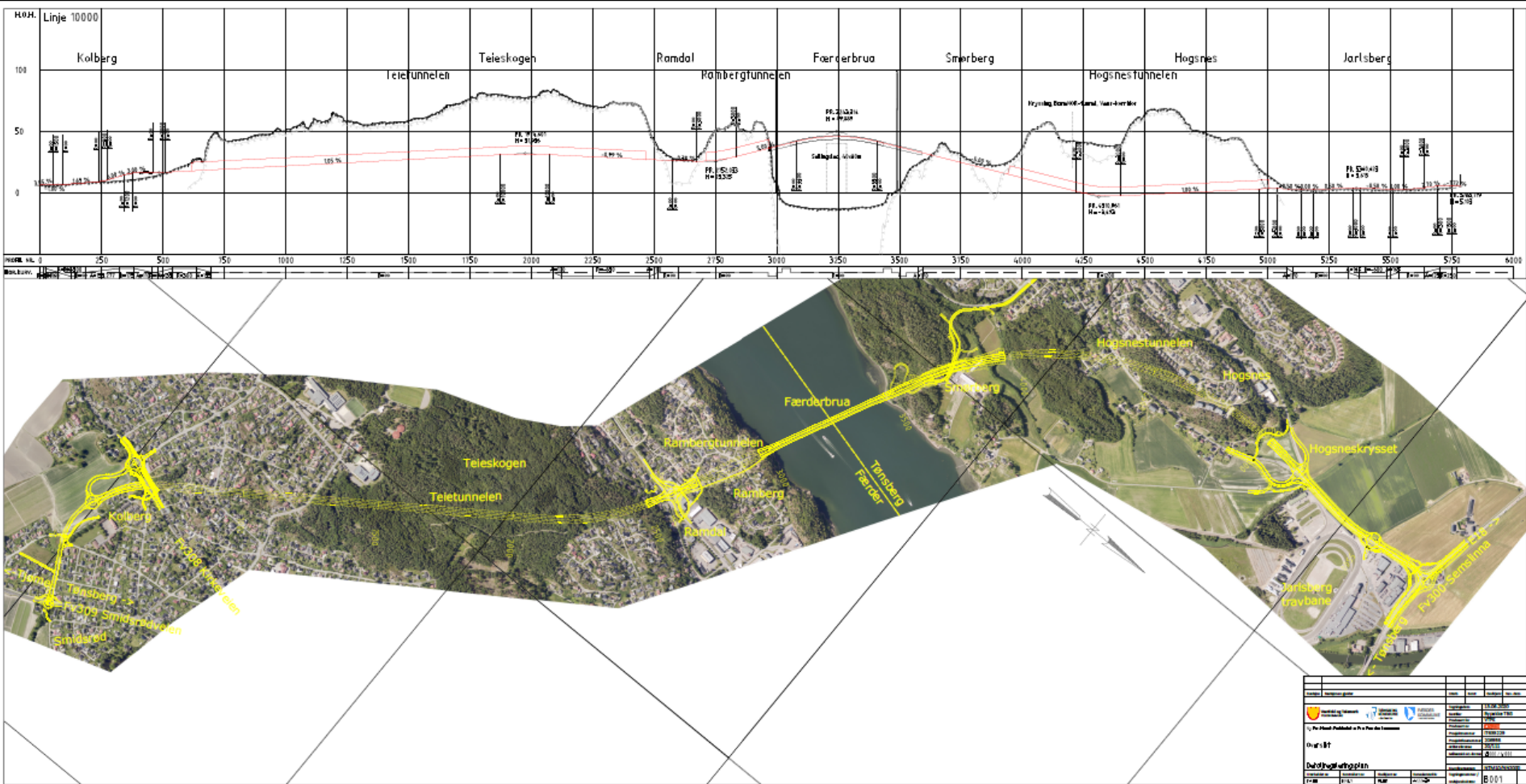
# Trafikkgrunnlag

Strekning	Trafikkundersøkelse 2016 (oppdatert m. 2019-tall)	2030 med bom	2040 uten bom
Smidsrødveien - Kolberg	-	6 100	7 600
Kolberg – Ramberg (tunnel)	-	10 200	12 700
Ramberg – Hogsnes (på bru og i tunnel)	11 500 – 12 500*	14 400	21 800
Hogsnes – Semslinna (forbi Jarlsberg travbane, inkl. fv. 303 og Bjellandvn.)	21 500 – 22 500	20 000	27 400
Kanalbrua	21 600	22 500	34 200

\*Nærings- og nyttrafikk er ikke omfattet av nullvekstmålet.

Eksempelvis vil 1% årlig vekst over 15 år utgjøre om lag 2000 kjøretøy.

# Oversiktskart



# Valg av dimensjoneringsklasse - fravik

- Når veien skal bygges som to felt dukker det opp en del spørsmål rundt hva normalen krever
  - Valg av dimensjoneringsklasse
  - Krav til to løp i tunneler
  - Krav til avstand mellom tunnelportal og rundkjøring
- Vi er nå snart i mål med denne prosessen

# Valg av dimensjoneringsklasse

- Vanskelig å velge dimensjoneringsklasse – ikke noe som passer
- I kommunedelplanen brukte vi klasse H6 – fire felt og 60 km/t
- Denne klassen forsvant ut av håndbok N100 i 2019
- I reguleringsplanen har vi nå brukt klasse B9 (B2.9) – kapasitetssterk veg/gate

# Antall tunnellop

- Litt vanskelig å finne ut hva som gjelder – krav både i N100 og N500
- Ulike krav til de ulike dimensjoneringsklassene
- N500 har fortsatt krav om at tunneler med mer enn 12.000 i ÅDT skal ha to løp
- Krav til nødutgang/rømningstunnel med mer enn 8.000 i ÅDT

# Avstand fra tunnelportal til kryss

- Viktig å unngå kø inn i tunneler
- Vi har mange kryss som ligger tett på tunnelportaler
- Utfordrende å få til god trafikkavvikling med to felt på fastlandsforbindelsen
- Her må vi kjøre risikoanalyse og sannsynligvis søke om fravik

# VERDIANALYSE – PRESENTASJON AV FUNN

# Verdianalyse

- Utført av Asplan Viak
- Målet er å øke «verdien» av prosjektet, der verdi er definert som forholdet mellom funksjon og kostnad:
- $VERDI = FUNKSJON / KOSTNAD$
- For prosjektet har hovedmålet vært å se om det kan finnes billigere løsninger
- Vi har fått rapport

# Verdianalyse

- Forslag til justerte løsninger for vedtatt løsning
  - Mange forslag til justerte kryssløsninger
  - Få forslag til justeringer av hovedlinja
  - Ingen forslag til justeringer for hengebrua
- Forslag om daglinje fra Smørberg til Hogsnes
- Forslag om forbindelse til Vear via Bekkeveien
- Noen nye tanker rundt byggemetode for senketunnel

# Anbefalinger - Kolberg

Kolbergområdet					
A10	Forskjøvet rundkjøring i Smidsrødveien	Sideforskjøvet rundkjøring i Smidsrødveien	Den justerte løsningen medfører at inngrepet konsentreres i større grad til østsiden av Smidsrødveien. Dette vil være en fordel i anleggsgjennomføringen og framtidig trase for sykkelveg.	5- 10 mill kr	Anbefalt
A1B	En rundkjøring i Kirkeveien og gs-vegnettet legges i nivået under rundkjøringen	En rundkjøring i Kirkeveien og gs-vegnettet legges i nivået under rundkjøringen	Løsningen tilfredsstiller de fleste veg-geometriske krav, men det må antas fravikssøknad for vestgående trafikk som får tunnelportal nær rundkjøring. Filterfelt for østgående trafikk som skal videre sørover	150 – 170 mill	Anbefalt
A6	Rundkjøring i Kirkeveien som sirkulær bru over gs- vegnettet og fastlandsforbindelsen i kulvert under.	Rundkjøring i Kirkeveien som sirkulær bru over gs- vegnettet og fastlandsforbindelsen i kulvert under.	Løsningen gir ingen ekstra trafikkbelastning Kirkeveien. Gs-vegnettet kobles sammen sentralt under rundkjøringen og sikrer alle mulige tilknytninger. Ny fastlandsfobindelse vil ikke få noen hindringer. Det vil trolig	20- 50	Akseptabel

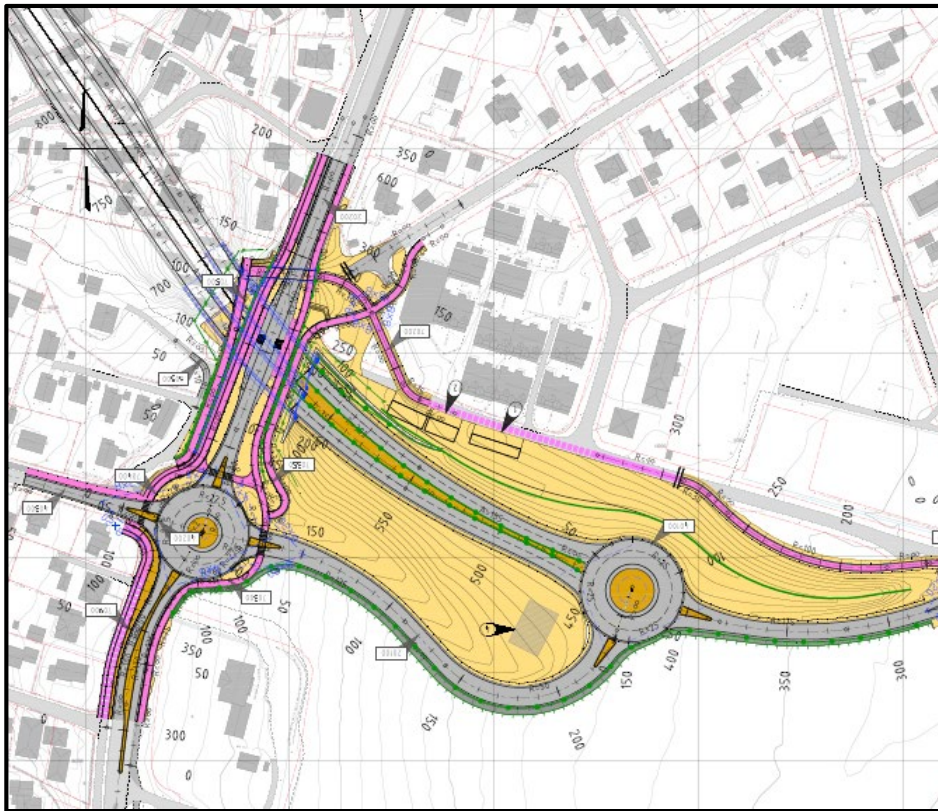
# Forskjøvet rundkjøring Smidsrødveien



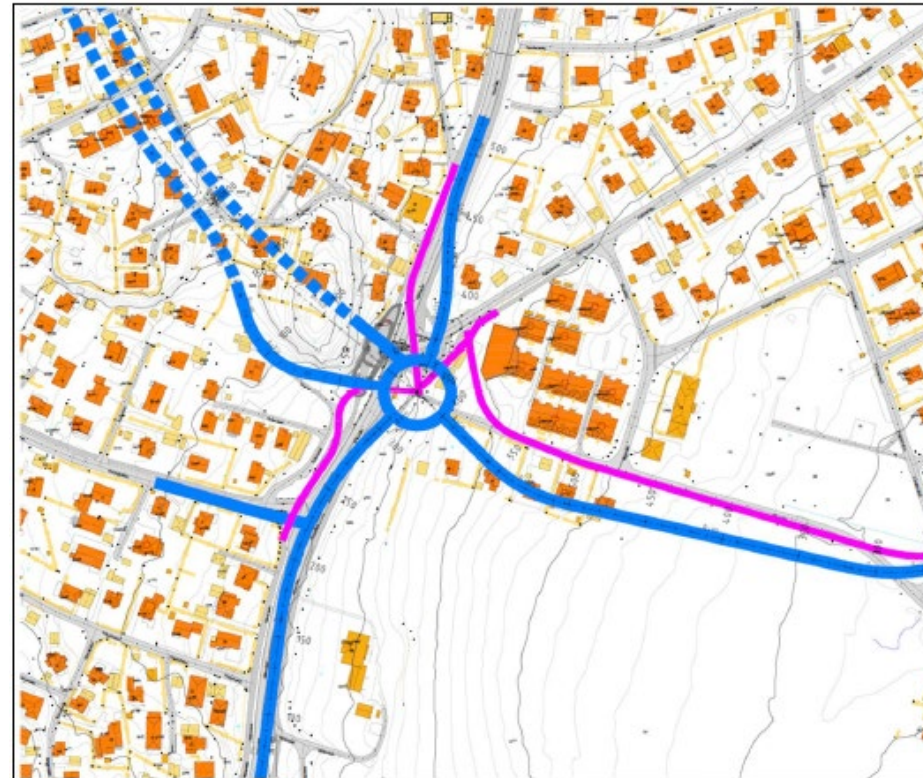
Foreliggende planforslag

Forslag til justering  
Besparelse 5 – 10 mill

# En rundkjøring på Kirkeveien

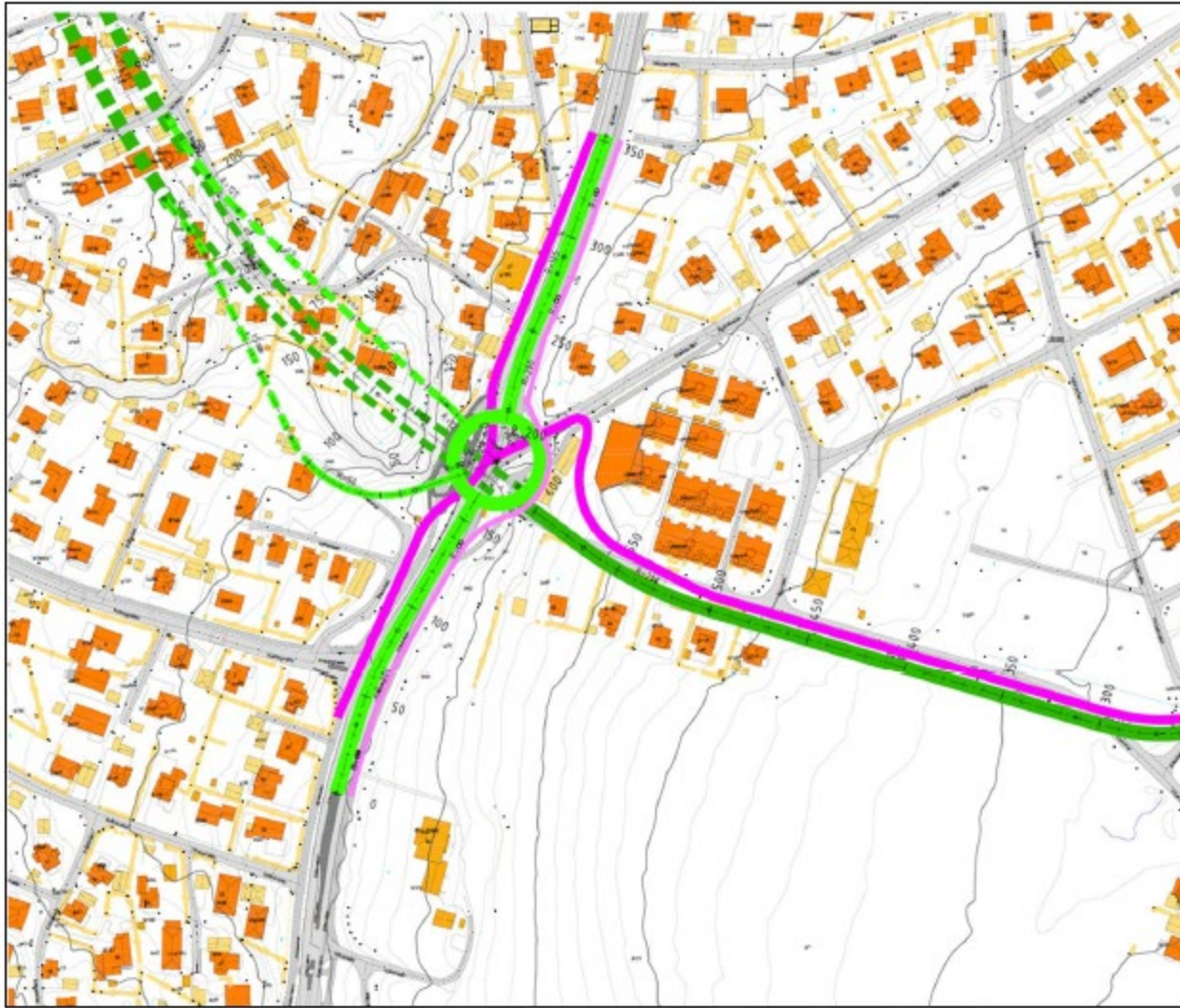


Foreliggende planforslag



Forslag til justering  
Besparelse 150 – 170 mill

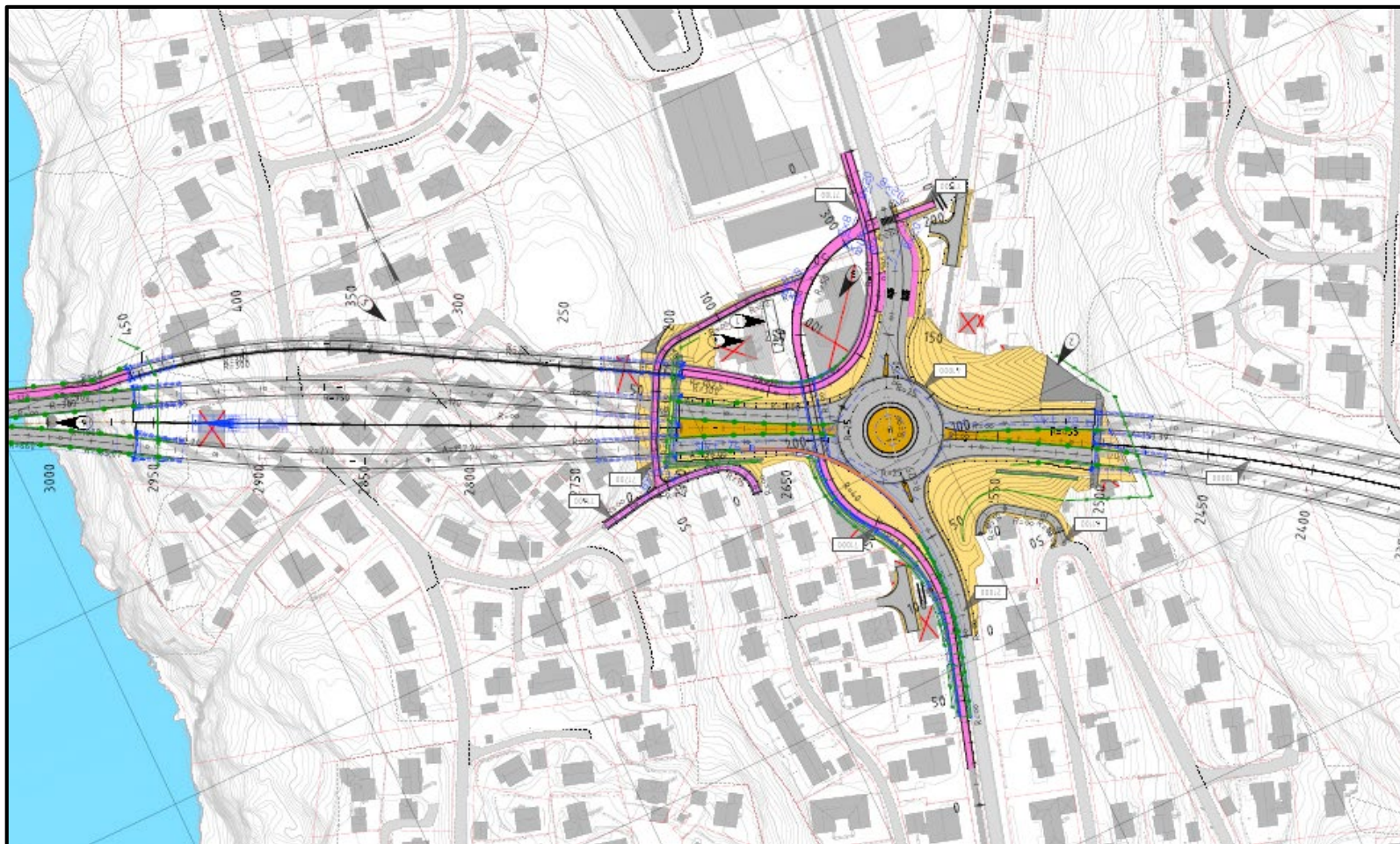
# Planskilt kryss ved Kirkeveien



Variant Kolberg-krysset

Besparelse 20 – 50 mill

# Kryss Ramdal



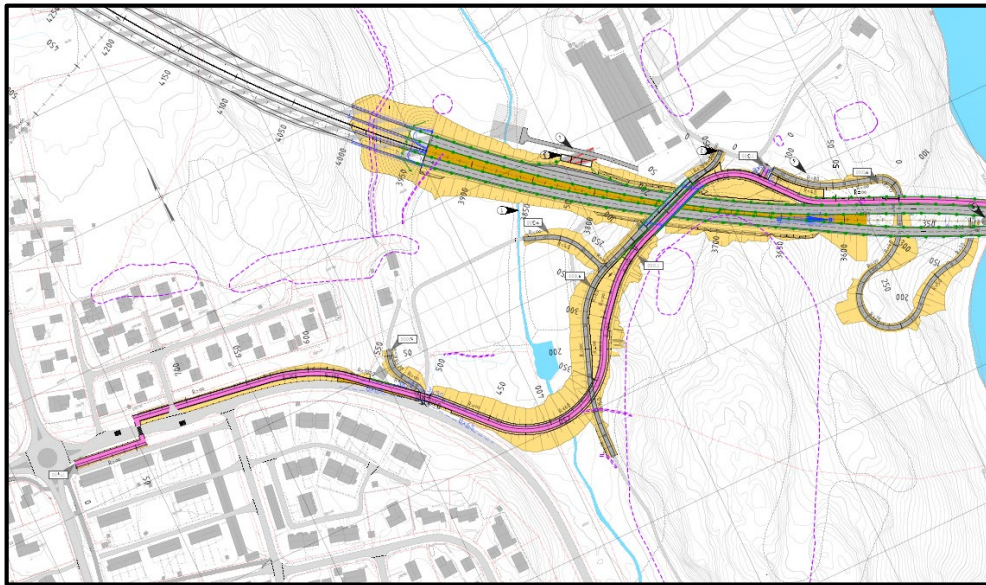
Foreliggende planforslag

Ingen forslag til besparelser

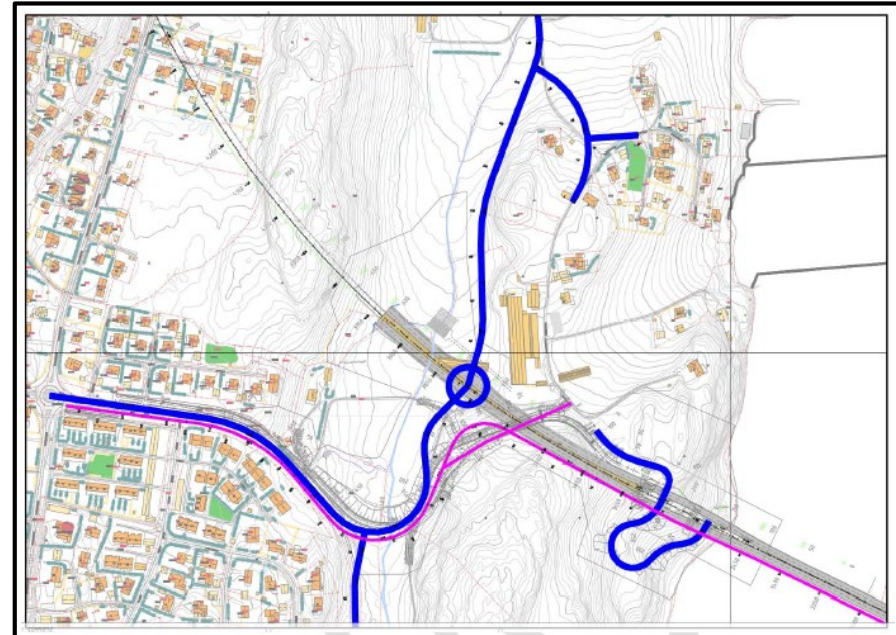
# Anbefalinger – Smørberg - Hogsnes

Smørberg – Hogsnes				
C2	Rundkjøring ved Smørberg	<p>Det foreslås rundkjøring ved Smørberg for å avlaste trafikken i Hogsnesbakken og samtidig kan det sløyfes en rundkjøring i bunnen av Hogsnesbakken. Smørbergveien kan knyttes til rundkjøring</p> <p>Driftsvegkryssing ved Smørberg kan utvides for å gi Smørbergveien gs-veg mot Vear</p>	<p>60- 70 i ekstra kostnader, men gevinst av en rundkjøring mindre ved Jarlsberg tas som besparelse på jarlsbergparsellen</p> <p>Det vil også bli besparelser for Bypakka da Hogsnesbakken kan stenges for gjennomkjøring</p>	Akseptabel, men gir kostnadsøkning
C1	Hovedlinja som dagløsning mellom Smørberg og Hogsnes. Ny rundkjøring ved Smørberg	Dagløsningen legges i tilnærmet samme trase som alternativ vist i kommunedelplanfasen, men med noen justeringer. Samtidig foreslås rundkjøring ved Smørberg for å bedre tilgjengelighet for Vearområdet	290-320 mill. kr	Anbefalt

# Rundkjøring ved Smørberg

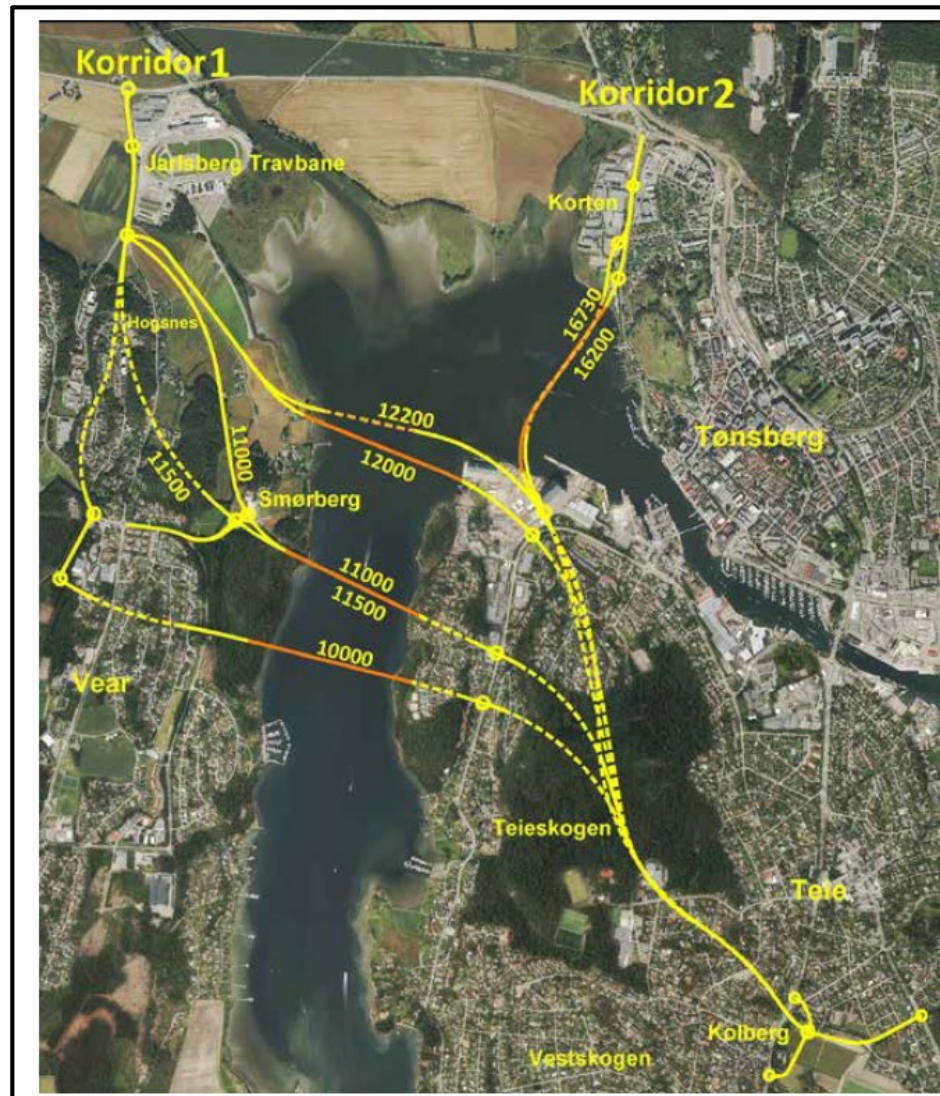


Foreliggende planforslag



Forslag til justering  
Økning 50 - 70 mill  
Stenging av Hogsnesbakken

# Daglinje Smørberg - Hogsnes



# Daglinje Smørberg - Hogsnes



Dagløsning, Besparelse 290 – 320 mill

# Daglinje Smørberg - Hogsnes



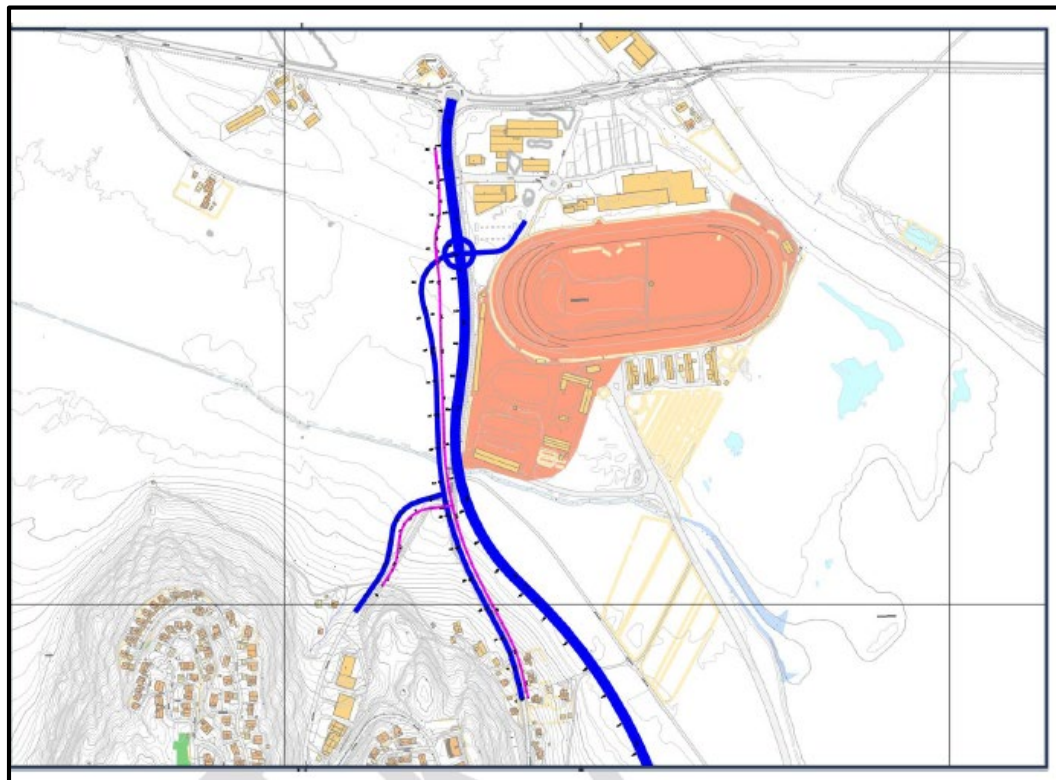
# Anbefalinger – Kryssløsning ved Jarlsberg

Kryssløsning ved Jarlsberg				
C3	Rundkjøring for å sikre god adkomst til Jarlsberg travpark og næringsbygg. Lokalveg fra Hogsnesbakken til	Løsningen har en rundkjøring mindre enn regulert løsning. Ny par. lokalveg kan benyttes i anleggsfasen og dermed sikre enklere byggeperiode.	10 – 20 mill. kr	Anbefalt

# Anbefalinger – Kryssløsning ved Jarlsberg



Foreliggende planforslag



Forslag til justering  
Besparelse 10 - 20 mill

# Anbefalinger – Kaldnes - Korten

Senketunnel Kalnes - Korten				
Senketunnel	Senketunnel etableres etter at sjøbunnen er kalk/sementstabilisert. Tunnelementer prefabrikeres og	Kobling mellom Kaldnes og Korten vil gi Tønsberg sentrum bedre avlastning enn regulert løsning med bru over Vestfjorden og veg til Jarlsberg. Løsningen krever en nøye	180-200 mill kr	Kan vurderes

I kommunedelplanen var kostnadsdifferanse mellom bru Smørberg - Ramberg (3800 mill) og senketunnel Kaldnes – Korten (4700 mill) = 900 millioner.

# Anbefaling to eller fire felt fra verdianalysen

- *«Det er svært vanskelig å se for seg hvordan en to-felts vei/gate mellom Kolberg og Semslinna skal kunne møte målsettingen på en tilfredsstillende måte»*
  - Alle erfaring fra to-feltsgater i byområder med større trafikk enn ÅDT 10-15 000, tilsier at en belastningsgrad rundt 85% gir en nokså labil trafikkavvikling
  - Over denne belastningsgraden vil trafikken i enkelte tilfeller «gå i stå» i rushperiodene i morgen og ettermiddag
  - Bilstans, trafikkulykker og evt. andre hendelser gir store kødannelser og mange ulemper for trafikantene
  - Vanskelig fremkommelighet for nødetater

# Videre oppfølging av Verdianalysen

- Anbefalingene fra Verdianalysen tas med i den videre vurderingen av vegstandard
- Prosjektet vil blant annet vurdere løsninger på Kolberg og veg i dagen over Smørberg nærmere, samt mindre kryssutbedringer etc.
- Prosjektet vil ikke vurdere rundkjøring på Smørberg med kobling til Bekkeveien på Vear videre. Det er ingen ny informasjon i verdianalysen som endrer på anbefaling og vedtak om utvidelse av Hogsnesbakken.
- Innspill knyttet til senketunnel er heller ikke relevant for prosjektet. Det er mange årsaker til at senketunnel er valgt bort tidligere i prosessen, og innspillet fra verdianalysen tilfører ikke noe nytt som ville kunne endret på beslutningene som tidligere er fattet i saken.

# **VEIEN VIDERE – VALG AV VEGSTANDARD**

# Valg av vegstandard

- Vurdering og anbefaling av vegstandard skal legges fram som en politisk sak.
- Det må foreligge vedtak om vegstandard før omprosjektering av foreliggende utkast til reguleringsplan kan igangsettes.
- Tema som må belyses:
  - Måloppnåelse
  - Trafikale konsekvenser
  - Trafikksikkerhet
  - Kostnader
  - Beredskap
  - Drift- og vedlikehold
  - Miljømessige forhold
  - Lokal og regional utvikling
  - M.fl.

# Valg av vegstandard (2)

- Følgende bør/må være på plass før saken kan legges fram politisk:
  - Verdianalyse (ferdig)
  - Faglig vurdering av hva fra verdianalysen vi skal ta med videre (november)
  - Risiko- og sårbarhetsanalyse (2. november)
  - Totalvurdering etter gjennomgang av de ulike temaene (desember/januar)
- Legges opp til politisk behandling på nyåret (først OSG, så hos partene i februar og mars)

**SAK 24/21**

**Status for de ulike delprosjektene**

# A3 - HOGSNESBAKKEN

# Videre oppfølging

- Anbefaling: Bypakka inviterer til et informasjonsmøte i andre halvdel av november (mest sannsynlig uke 47).

# A3 - TEIE

# Status

- Færder kommune jobber med regulering av Teie Torg med planlagt sluttbehandling i løpet av 2022.
- Arbeidet omfatter også løsninger på vei- og gatenett.
- Det er nylig gjennomført en spørreundersøkelse om hvordan man ønsker torvet bør se ut i fremtiden. Over 500 deltok.
- Det planlegges samhandlingsmøter med handelsstand og næringsliv før jul.



# A1 – GATEBRUKSPLAN FOR TØNSBERG SENTRUM

# Status

- Mobilitetsplan for Tønsberg sentrum ble vedtatt i september 2021.
- Planen legger nye føringer for buss og sykkel i Tønsberg sentrum.
- IKDP kan ferdigstilles og gatebruksplanen må oppdateres.
- Fylkeskommunen har bevilget midler til prosjektet «Utvikling av mobilitetspunkt i Tønsberg». Målsettingen er å få etablert en pilot i løpet av prosjektperioden.
- Oppstart november 2021.



Tollbodgaten er valgt som busstrase i Mobilitetsplanen



Eksempel på Mobilitetspunkt

# **A4 – GANGE, SYKKEL OG KOLLEKTIVTRANSPORT**

**SAK 25/21**

**A5 – Økonomi, finansiering, bompenger**

# Planmidler hittil

- Partene har i fellesskap gjennom tre politiske saker (2013, 2016 og 2020) garantert for inntil 124 mill. kr i planmidler
- Det er i tillegg garantert for 26 mill. kr til administrative kostnader og renter
- Planmidlene lånes gjennom bomselskapet, og fylkeskommunene rekvirerer.
- April/mai 2021: Brev fra VD om nye føringer
  - Dette må innarbeides i ny sak

# Brev fra VD

«Tidligere var dette en vanlig måte å forskuttere midler til planlegging på, men denne ordningen ble med bompengereformen og ny bompenggeavtale avviklet. **Ved behov for planleggingsmidler til fylkesvegprosjekter må fylkeskommunene heretter selv stille nødvendige midler til disposisjon.** Om dette skal sees på som en forskottering som senere kan dekkes av bompenger, må fylkeskommunene sende søknad om forskutteringsmidler til Vegdirektoratet som videresender søknaden med sin anbefaling til Samferdselsdepartementet. Ved godkjenning av departementet, må fylkeskommunen sikre at det forskotterte beløpet tas inn i finansieringsplanen for det framtidige bompengeprojektet. I bompengeproposisjonen skrives det inn at fylkeskommunene har forskuttet midler til planlegging, og at de midlene regnes som en del av fylkeskommunenes finansiering av prosjektet.»

Sannsynlig at det samme vil gjelde for kommunene for planlegging på kommunal vei.

# Gjenstående planmidler

- Garantert for 124 mill. kr til planlegging
- Prognose for 2021: Ca. 120 mill. inkl. mva
- Mva-komp: 14,2 mill. kr (ikke rekvirert)
- Gjenstående innenfor garantiramme: ca. 18 mill. kr

År	2014-2017	2018	2019	2020	2021 (sept)	SUM
Mva-komp.	4 700 000	1 164 000	1 875 000	6 667 000	152 000	14 200 000

# Behov for midler frem til vedtatt stortingsproposisjon

- Helt nødvendig arbeid for å få på plass en stortingsproposisjon:
  - Vedtatt reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse
  - KS2
    - Krever nye trafikkberegninger med oppdatert transportmodell
    - Bompengeberegninger
    - Anskaffelse av konsulent og ugifter til selve KS2-arbeidet. Krever også interne ressurser
  - Ferdigstillelse av IKDP-GSK, inkl. oppdatering av gatebruksplan Tønsberg
  - «drift» av Bypakke-arbeidet og arbeid med proposisjon
- Eventuelle annet reguleringsplanarbeid
  - Semslinna, Hogsnesbakken, gs-veg Tjøme, gang-, sykkel- og kollektivprosjekter m. fl.
- Midler til etablering av byggeherreorganisasjon og til grunnerverv for fastlandsforbindelsen vil også være nødvendig for fremdriften med åpning av ny fastlandsforbindelse i 2028.

# Anbefaling fra ASG

- Innhold i ny forskuttering:
  - Midler til omprosjektering av ny fastlandsforbindelse
  - Midler Transportanalyser og bompengeutredning
  - Midler til KS2-prosess
  - Drift av bypakka, inkl. ferdigstillelse IKDP-GSK
  - Noen planprosjekter, eksempelvis regulering av fv. 300 Semslinna, regulering av fv. 303 Hogsnesbakken og gange, sykkel og kollektivprosjekter
  - Oppstart etablering av byggherreorganisasjon for ny fastlandsforbindelse
- Saken kommer til behandling hos partene i siste møterunde før jul (Tønsberg KS 8/12, Færder KS 15/12, fylkeskommunen 14.-15./12)
- Grunnerverv m.m. kommer vi tilbake til i 2022

**SAK 26/21**

**OSG-møter**

# Neste OSG-møter

- Tentative datoer
  - Tirsdag 11. januar
  - Tirsdag 25. januar
- Aktuelle saker:
  - Årsrapport 2021
  - Budsjett 2022
  - Valg av vegstandard
  - M.m.

**SAK 27/21**

**Eventuelt**