

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

Dato: 11.01.2022
Tid: 15:30-18:00
Møte nr: 1 -2022
Sted: Teams
Møteleder: Terje Riis-Johansen
Referent: Lene Stenersen

Faste politisk valgte medlemmer:

Vestfold og Telemark 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: Nils Ingar Aabol (Ap), Bjørn Ole Gleditsch (H)
Begge hadde forfall

Følgende politiske medlemmer hadde forfall:

Følgende varamedlemmer møtte:

Andre faste medlemmer:

Vestfold og Telemark fylkeskommune: Arve Semb Christoffersen, Gunnar Berg Treidene, Siv Tørudbakken, Freddy Fagerheim, Nina Ambro Knutsen

Fylkesmannen i Vestfold: Per Arne Olsen
Jernbanedirektoratet: Ove Skovdahl
Bane NOR: Elsebeth Bakke
Statens vegvesen: Olav Uldal

Forfall:

Følgende vara møtte:

Fra administrasjonen møtte:

Færder kommune: Margrethe Løgvæn
Tønsberg kommune: Geir Viksand
Vestfold og Telemark fylkeskommune: Arild Vestbø, Nils Brandt (innleid fra SVV), Lene Stenersen

		Ansvar / frist
SAK		
01/22	Valg av representanter for godkjenning av protokoll Arve Høyberg og Tom Mello.	
02/22	Godkjenning av saksprotokoll 02.11 2021 Saksprotokollen ble godkjent.	
03/22	<p>Kort status andre delprosjekter</p> <p><i>A3 – Hogsnesbakken</i> Det ble gjennomført beboermøte 30. november 2021 med ca. 35. fremmøtte.</p> <p>Det ble stilt spørsmål om det planlegges det et tilsvarende møte i Færder. Befolkningen i Ramdal-området ønsker et eget møte. Prosjektet svarte av det har vært gjennomført møter tidligere, men ser behovet for et nytt møte for de som er berørt.</p> <p><i>A3 – Teie</i> Færder kommune jobber med regulering av Teie torv med planlagt sluttbehandling i løpet av 2022. Planlagte samhandlingsmøter med handelsstand og næringsliv før jul er utsatt pga. smittesituasjonen.</p> <p>Det ble det spilt inn at det er viktig å få til disse møtene. Kjøremønster er en viktig premisse for en rekke pågående planprosesser på Teie.</p> <p><i>A1 – Gatebruksplan for Tønsberg sentrum og A4 – Gange, sykkel og kollektivtransport</i> Arbeidet med å ferdigstille interkommunal kommunedelplan tas opp igjen i løpet av våren. Gatebruksplanen for Tønsberg sentrum skal revideres. Prosessene samkjøres.</p>	
04/22	<p>A5 – Økonomi, finansiering, bompenger</p> <p><i>Ny forskuttering planmidler – status</i> Det kommer en egen sak i løpet av våren. Arbeidet er noe forsinket på grunn av manglene avklaringer knyttet til nye føringer.</p>	
05/22	<p>A2 - Ny fastlandsforbindelse</p> <p><i>Valg av vegstandard – presentasjon av oppdatert beslutningsgrunnlag og strekningsvise vurderinger</i> Nina Ambro Knutsen innledet med å orientere om de prosjektutløsende behov for bypakke: 1) Behov for en robust og samfunnsikker fastlandsforbindelse og 2) Behov for å håndtere trafikkøkningen fra en forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte. Videre ble det gitt en kort orientering om vedtaket fra mai 2021 som bla. sier at fastlandsforbindelsen fortrinnsvis bygges som en 2-felts løsning. Valg av veistandard berører mange tema og det ble innledet med å si noe om konsekvenser for de ulike temaene. I kommunedelplanen i 2017 ble</p>	

	Ansvar / frist
<p>det anbefalt fire felt på hele strekningen. I verdianalysen fra 2021 ble det også anbefalt fire felt på hele strekningen. Hensynet til robusthet, beredskap og trafikkavvikling er noen av argumentene for å velge fire felt.</p> <p>Det kom innspill om at Færder som kommune har behov for en ny fastlandsforbindelse. Dette behovet er vanskelig å relatere til målet om nullvekst. Nullvekstmålet må relateres til bytrafikken.</p> <p>Nils Brandt orienterte om strekningsvise vurderinger. Det er identifisert fire områder det er mulig med større innsparinger. Faglige anbefalinger for videreføring av innsparingstiltak er også kommentert:</p> <p>A - Krysset på Kolberg (anbefales ikke). B - Ett-løpstunnel under Teieskogen (anbefales som mulig innsparingstiltak). C - Tofelts hengebru og Ramberg tunnelen (anbefales ikke). D - Daglinje på Smørberg (vurderes som mulig innsparingstiltak).</p> <p>Nina Ambro Knutsen orienterte videre om innsparingsmuligheter. Opprinnelig pakke er beregnet til om lag 5,3 mrd. kr. hvorav 525 mill. kr. er fylkeskommunalt bidrag (2017-kroner). Bompengetaksten for opprinnelig pakke er beregnet til om lag 25 kr. I den politiske saken i mai 2021 ble det antydnet innsparingsmuligheter i størrelsesorden 750-950 mill. kr. (2017 kr.)</p> <p><u>Prosjektet har utarbeidet en prioriteringsliste med mulige innsparings-tiltak (veifaglige vurderinger er lagt til grunn) (2020-kroner):</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Smalere løsning for fotgjengere og syklistene i Ramberg-tunnelen og på brua. Besparelse minimum 15 mill. kr (30-50 maks). 2. Ett løp og to felt i Teietunnelen. Besparelse ca. 320 mill. kr. 3. Dagløsning på Smørberg 4 felt i stedet for tunnel i Hogsnesåsen. Besparelse ca. 300 mill. kr. 4. Dagløsning på Smørberg 2 felt i stedet for tunnel i Hogsnesåsen. Besparelse ca. 400 mill. kr (100 mill. kr. mer enn 4 felt). 5. Kryssløsning Kolberg. Besparelse ca. 20 mill. kr. 6. Redusere til 2 felt på brua og i Ramberg tunnelen. Besparelse ca. 200 mill. kr. <p><u>Det er også sett på sammensatte alternativ med besparelser (2020-kroner):</u></p> <ol style="list-style-type: none"> A. Opprinnelig løsning Kolberg, to felt i Teietunnelen, ellers ingen endringer. Kostnad ca. 3735 mill. kr. Besparelse ca. 320 mill. kr. B. Opprinnelig løsning Kolberg, to felt i Teietunnelen, fire felt på brua, dagløsning i fire felt over Smørberg, fire felt forbi Jarlsberg. Kostnad ca. 3445 mill. kr. Besparelse ca. 610 mill. kr. C. Opprinnelig løsning Kolberg, to felt i Teietunnelen, to felt på brua, dagløsning med to felt over Smørberg, fire felt forbi Jarlsberg. Kostnad ca. 3115 mill. kr. Besparelser ca. 940 mill. kr. D. Opprinnelig løsning på Kolberg, to felt i Teietunnelen, to felt på brua, ellers ingen endringer. Kostnad ca. 3520 mill. kr. Besparelse ca. 535 mill. kr. 	

	Ansvar / frist
<p>På alle alternativ kan det i tillegg legges inn en besparelse på minimum 15 mill. kr. gjennom smalere løsninger for fotgjengere og syklistene på brua.</p> <p>Knutsen orienterte kort om kravet til egenandel og bompengeforliket. Nytt krav til lokal egenandel i bompengeforliket er 20 %. I april 2021 ble det gitt aksept for om lag 16 % egenandel av daværende samferdselsminister Knut Arild Hareide. Det er ikke kjent hvordan ny regjering stiller seg til egenandelskravet, men i beregningene av lokal egenandel er det forutsatt lokal egenandel på 16%.</p> <p>Krav om 16 % egenandel betyr at det for hver 100 mill. investerte krone kreves en lokal egenandel på ca. 14 mill. kr. (investeringskostnaden skal beregnes uten mva., som i prosjektet er beregnet til å være om lag 17 % av total kostnaden).</p> <p>Diskusjoner og innspill: Fylkesordfører innledet med å informere om at han luftet muligheten for å se på egenandelskravet på nytt med samferdselsministeren. Svaret fra ministeren var et vennlig nei. Fylkesordførers råd er at bypakka forholder seg til avtalen inngått med tidligere samferdselsminister Hareide om 16% egenandel.</p> <p>Det ble stilt spørsmål om forslagene til kostnadsreduksjoner også omfatter en nedskalering fra fire til to felt på strekningen fra Kjelle til Jarlsberg. Prosjektet svarte at denne kostnadsreduksjonen kommer i tillegg til reduksjoner på ny fastlandsforbindelse.</p> <p>Det ble understreket at det er viktig at partene blir enige, slik at man kommer videre. Utgangspunktet er 16% egenandel. Saksfremlegget må inneholde grundige beskrivelser av mulighetsrommet og konsekvenser ved kutt. Videre er Tønsberg kommune opptatt av jordvern. Kommunen har nylig vedtatt en plan for vern av dyrket mark.</p> <p>Det ble stilt spørsmål om det er mulig å bruke rømningstunnelen til andre formål enn rømning. Prosjektet svarte at å bruke rømningstunnelen som veiforbindelse er en teoretisk mulighet, men en slik løsning gir mange praktiske utfordringer. I tillegg er det usikkerhet knyttet til lovlighet.</p> <p>Det ble stilt spørsmål om bruk av monotårn og fordeler/ulempene i forhold til H-tårn. Det ble også bedt om en vurdering av tre felt på brua. Prosjektet svarte at dersom det blir to felt på brua bør man vurdere om H-tårn er en bedre løsning. Med H-tårn slipper man bla. midtrekkverk. Tre felt på brua er krevende spesielt i krysset på Ramberg-siden, og man sparer også lite på bredden på brua.</p> <p>Det ble kommentert at det virker hensiktsmessig å opprettholde dagens kryssløsning på Kolberg, da det ser ut til at besparelsene er lave ved å endre krysset. Videre er det viktig at prosjektet ikke må miste styringsfart.</p>	

		Ansvar / frist
	<p>Det ble også pekt på at det er gode muligheter for kostnadsutt ved å redusere bredden til 3 meter på gang- og sykkelanlegget på brua. Dagløsningen på Smørberg er interessant, men ser at løsningen er krevende for Tønsberg kommune.</p> <p>Det er forespeilet en forsinkelse på 12 mnd. dersom man går for en dagløsning på Smørberg. Hvor reelt er dette? Prosjektet svarte at det kan være mulig å korte noe mer ned på tiden, men at man må påregne forsinkelser.</p> <p>Vil plassering av bommer bli det samme som tidligere? Prosjektet svarte at i de bompengeregningene som er gjennomført er det brukt de samme bomplasseringene som tidligere, samt innkreving på ny fastlandsforbindelse.</p> <p>Det ble etterlyst behov for en mediestrategi for prosjektet. Fylkesordfører foreslo at saksdokumenter sendes ut og offentliggjøres på ordinær måte og at prosjektet ikke utarbeider en egen mediestrategi i denne fasen.</p> <p>Statsforvalteren varslet at beslag av dyrket mark og inngrep i naturvernområder vil kunne bety innsigelse fra statsforvalteren.</p> <p>Det ble stilt spørsmål om hva man mangler i egenandel dersom man ikke gjennomfører noen av innsparingstiltakene. Prosjektet svarte at man mangler da ca. 180 mill. kr (2017 kr).</p> <p>Det ble kommentert at det er utfordringene knyttet til enkelte av kuttforslagene. Det blir viktig å få med hele pakka når kutt skal vurderes. Forslagene må drøftes og krever forankring hos partene.</p> <p>Det ble kommentert at prioriteringslista er godt argumentert og at det er forståelse for at forslag 3 og 4 er krevende for Tønsberg. Det ble videre kommentert at det er en utfordring med å bygge en ny parallell bru i fremtiden. Det kom innspill om å også belyst utfordringer ved å bygge et parallelt løp til en evt. ett løps Teietunell.</p> <p>Fylkesordførers foreløpige oppsummering: Det kan se ut til at det er støtte for innsparingstiltak 1 og 2. Tiltak 3 og 4 vil være krevende å gjennomføre. Det er lite å spare på å gjennomføre tiltak 5. Det må ses nærmere på tiltak 6.</p> <p>Presentasjonen og opptaket av møtet legges på nett.</p>	
06/22	Eventuelt Ingen saker.	