

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

Dato: 28.03.2023
Tid: 16:00-18:00
Møte nr: 1 -2023
Sted: Fylkeshuset i Tønsberg
Møteleder: Terje Riis-Johansen
Referent: Lene Stenersen og Nina Ambro Knutsen

Faste politisk valgte medlemmer:

Vestfold og Telemark fylkeskommune: Terje Riis-Johansen (Sp), Maja Foss Five (Ap), Lise Lotte Aune Lee (Ap), Kåre Pettersen (V)
Tønsberg kommune: Anne Rygh Pedersen (Ap), Steinar Solum (Sp), Frank Pedersen (H)
Færder kommune: Jon Sanness Andersen (Ap), Richard Fossum (Sp), Tom Mello (H)

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

Følgende politiske medlemmer hadde forfall: Maja Foss Five

Følgende varamedlemmer møtte:

Andre faste medlemmer:

Vestfold og Telemark fylkeskommune: Arve Semb Christoffersen, Gunnar Berg Treidene, Siv Tøruðbakken, Freddy Fagerheim, Nina Ambro Knutsen
Statsforvalter: Fred Ivar Syrstad
Jernbanedirektoratet: Sefrid Jakobsen
Bane NOR: Fredrik Haga
Statens vegvesen: Roar Midtbø Jensen

Forfall: Siv Tøruðbakken, Sefrid Jakobsen,

Følgende vara møtte: Olav Sandlund for Fred Ivar Syrstad

Fra administrasjonen møtte:

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

		Ansvar / frist
SAK		
01/23	Valg av representanter for godkjenning av protokoll Jon Sanness Andersen og Frank Pedersen.	
02/23	Godkjenning av saksprotokoll 08.11.2022 Saksprotokollen godkjennes.	
03/23	Årsrapportering For 2022 er det påløpt om lag 14 mill. kr. Midlene har i all hovedsak gått til ferdigstillelse av reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse. Totalt forbruk er omlag 130 mill. inkl. mva. <u>Innstilling:</u> OSG tar saken til orientering. <u>Vedtak:</u> OSG tar saken til orientering.	
04/23	Budsjett 2023 Det er budsjettert med 11 mill. kr. for 2023. Innspill: Færder er opptatt av at gang- og sykkelprosjektet på Brøtsø blir realisert og at dette kommer frem i kommunikasjonen til publikum. Svar: Prosjektet er med i programområdetiltakene som kommer til behandling hos partene etter hvert. Det pekes på kapasitetsutfordringer hos fylkeskommunen på plansiden. Vil dette vedvare? Svar: Det er litt ekstra krevende for tiden, bla. på grunn av fylkesdelingen, men det tas grep. <u>Innstilling:</u> OSG tar saken til orientering. <u>Vedtak:</u> OSG tar saken til orientering.	
05/23	A2 – Ny fastlandsforbindelse <i>Status utlysning prosjektleder</i> Nina A. Knutsen orienterte. Prosjektleder for bygging av ny fastlandsforbindelse er ikke på plass. Stillingen ble utlyst i høst for byggefase, og vil bli lyst ut på nytt når man har mer oversikt over fremdriften. Dette vil trolig sikre en bredere søkergruppe. <i>Status høring</i> Nils Brandt orienterte om status for høringen. Reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse har vært på høring i om lag 2 måneder. Det er gjennomført en rekke publikumsrettede aktiviteter i perioden;	

		Ansvar / frist
	<p>informasjonsmøter, åpne kontordager og «en til en» møter. Møtene har vært godt besøkt.</p> <p>Prosjektet har mottatt innsigelse fra NVE. Man har ikke full oversikt over konsekvenser, innsigelsen handler om geoteknikk og flom og det vises bla. til en ny veileder «NVE Veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred» som kom i desember 2020. Denne rapporten kom ut da de geotekniske rapportene til ny fastlandsforbindelse var ferdigstilt.</p> <p>Innspill: Kvikkleire: Er det den samme problematikken som man opplever i kommunene? Svar: Trolig, regelverk og praksis er skjerpet inn etter kvikkleireskredet på Gjerdrum.</p> <p><i>Beredskapsanalyse</i> 16. mars i år ble det gjennomført en beredskapsanalyse med deltagelse fra blålysetater mfl. De kom med et tydelig signal på at det bør være en gjennomgående rømningstunnel i Teietunnelen. Løsningen som er valgt i reguleringsplanen ivaretar kravene i tunnelnormalen, samt EU forskriften. En gjennomgående tunnel blir dyrere, men prosjektet vurderer at risikoen i videre prosess blir stor dersom man velger å gå videre uten gjennomgående tunnel.</p> <p><i>Kostnader og nytt anslag</i> Kostnadene er oppjustert til 2022-kr. Prisveksten har vært i overkant av 10%, opp ca. 500 mill. Totalprisen for ny fastlandsforbindelse ligger per nå på 4692 mill. kr. Nytt anslag utarbeides etter vedtatt reguleringsplan.</p> <p>Prosjektet ønsker en felles KS2 på plan og bompengeberegninger.</p> <p><i>Fremdrift</i> Høringsfristen er 1. april. Høringsinnspillene sendes samlet til kommunene 1. mai med mål om politisk behandling før sommeren.</p> <p>Innspill: Publikums forståelse av kostnadsøkningen er viktig å få frem. Kostnadsøkningen skyldes ikke feilberegninger, men prisvekst.</p> <p>Det er viktig å holde trykket oppe, så man får behandlet planen før sommeren.</p>	
06/23	<p>Bompengeutredninger</p> <p><i>Status transportanalyser og bompengeberegninger</i> Analysene viser at tiltakene i bypakka virker sammen på en god måte. Modellen viser lite vekst i personbiltrafikken.</p> <p>Det er krevende å sette i gang mange prosjekter samtidig, og investeringsprofilen vil påvirke bomsatsene. Det ideelle er å ha like store</p>	

	Ansvar / frist
<p>inntekter og utgifter gjennom hele bompengerperioden. Det vises til prinsipper fra Nedre Glomma for hva som bør vurderes.</p> <p>Egenandelsprosjektene kan gjennomføres uavhengig av dette, gjerne tidlig i perioden.</p> <p>Beregningsteknisk rente fastsettes av Finansdepartementet og er satt til 5,5% første 10 år, så 6,5 de siste 5 årene.</p> <p>Det vil utarbeides 4-årige handlingsprogram, som behandles hos alle partene.</p> <p>Svært foreløpige takstberegninger gir 15-16 kr skiltet takst (12-13 kr med brikkerabatt). Nullutslippskjøretøy får 44% rabatt.</p> <p>Man vurderer forrige bomplassering er som gunstige for å fange opp trafikkstrømmene på en god måte og for å unngå trafikklekkasjer.</p> <p>Parallellinnkrevning gir betydelig lavere rentebelastning enn etterskuddsinnkrevning.</p> <p>Ligger prosjektene finansiert av egenandelen utenfor bypakka?</p> <p>Svar: De defineres som bypakkeprosjekt. Egenandelsprosjekter bidrar til lavere bomsatser.</p> <p>Flere pekte på dette med at veksten på nullutslippskjøretøy er formidabel, og at det må tas høyde for dette i prosjektet.</p> <p>Det er sannsynlig at disse gunstige ordningene fases ut på sikt, da nullutslippskjøretøy konkurrerer med kollektivtransport, samt gjør det krevende å nå nullvekstmålet.</p> <p>Det vises til diskusjonen om parallell innkrevning kontra etterskuddsinnkrevning fra 2003. Da var tanken at man ville betale når man så hva man fikk. En endring til parallellinnkrevning vil kreve god informasjon ut til publikum.</p> <p>Tønsberg stasjon har mange pendlere og man ønsker flere over på kollektiv; er dette med i modellen?</p> <p>Svar: Ja, man tar utgangspunkt i dagens trafikk, og målet er nullvekst i personbiltrafikken. Det er noe vekst i biltrafikken på grunn av næringstrafikken, som er unntatt vestnullvekstmålet.</p> <p><i>Orientering om tiltak i pakka (programområdetiltak, inkl. egenandelsprosjekter)</i></p> <p>Maria B. Rustad orienterte kort om status. Partene samarbeider om å utarbeide tiltakslistene. Det er viktig å ta inn mange tiltak, slik at man har mulighet til å prioritere. Tiltakene skal bygge opp under målene i bypakka.</p>	

		Ansvar / frist
	<p><i>Framdrift</i></p> <p>Utredningen må til kvalitetssikring hos Vegdirektoratet før lokalpolitiske vedtak. Målet er vedtak før sommeren og må ses i sammenheng med fremdrift for ny fastlandsforbindelse.</p>	
07/23	<p>Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv</p> <p>Maria B. Rustad orienterte kort om status. Kommunale tiltak må inn i denne planen for å imøtekomme kravet om egenandel. Planen samordnes med programområdetiltakene. Det vil bli mer fokus på digital fremstilling i revisjonen av planen. Målet er å legge ut revidert plan på høring høsten 2023.</p> <p>Innspill: Bør unngå forkortelsen «IKDP-GSK»</p> <p>Hvilke typer prosjekter kan inngå som del av egenandelskravet i pakka?</p> <p>Svar: Det finnes rom for mye, både trafiksikkerhetstiltak, gang- og sykkelveiprosjekter, og mindre utbedringer for gående og syklende.</p>	
08/23	<p>Nettverk for bærekraftige regionbyer</p> <p>Anne Rygh Pedersen og Kåre Pettersen deltok på møte med samferdselsministeren 24. mars. Det jobbes for at partene i nettverket skal få penger gjennom NTP. Budskapet fra partene er at vi får til mye med lite penger.</p> <p>Innspill: Fylkesordfører viste til at felles innspill til NTP leveres fra fylket i juni. Han minnet også om budskapet fra sentrale myndigheter om behovet for å redusere budsjettene innen samferdselssektoren.</p> <p>Kåre Pettersen viste til møtet 24. mars og påpekte at man ikke ble møtt med motstand. Han minnet om at det er viktig å trykke på videre. Partene har blitt møtt med forståelse både hos samferdselsminister Nygård og klima- og miljøminister Eide. Det står ikke på vilje, men på pengene. Det er enkelt å kutte i de små summene, men man må da få frem at nettopp de små summene er viktig.</p> <p>Anne Rygh Pedersen understreket viktigheten av NTP-prosessen og at fylkeskommunen fronter denne saken. Flere partier må med.</p>	
09/23	<p>Eventuelt</p> <p>Fra Richard Fossum, Færder kommune: «Det utarbeides et notat med forslag om etablering av et pilotprosjekt for bildeling i Tønsberg og Færder. Prosjektet skal hensynta pågående prosjekt i fylkeskommunen vedr. bestillingstransport/kollektivtransport utenfor bykjerner».</p>	

	Ansvar / frist
<p>Innspill:</p> <p>Fylkesordfører pekte på at er viktig å prioritere intern ressursbruk; er det et ønske om å ta dette inn nå? Man må vurdere hva som er primæroppgavene for bypakka. Tiltaket må ses i sammenheng med interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtransport. Tønsberg kommune stiller seg bak dette innspillet og viser til et pågående prosjekt med utvikling av mobilitetspunkt i Tønsberg hvor bildeling er en del av konseptet.</p>	