

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

Dato: 29.06.2023
Tid: 16:00-17:30
Møte nr: 2 -2023
Sted: Fylkeshuset i Tønsberg
Møteleder: Terje Riis-Johansen
Referent: Lene Stenersen

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:

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

Følgende politiske medlemmer hadde forfall: Maja Foss Five, Kåre Pettersen, Frank Pedersen

Følgende varamedlemmer møtte: Bent Moldvær

Andre faste medlemmer:

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

Statsforvalter: Fred Ivar Syrstad
Jernbanedirektoratet: Sefrid Jakobsen
Bane NOR: Fredrik Haga
Statens vegvesen: Roar Midtbø Jensen

Forfall: Siv Tørudbakken, Sefrid Jakobsen, Roar Midtbø Jensen

Følgende vara møtte: Terje Sten Vegem møtte for Sefrid Jakobsen

Fra administrasjonen møtte:

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

SAK		Ansvar / frist
10/23	Valg av representanter for godkjenning av protokoll Jon Sanness Andersen og Bent Molvær.	
11/23	Godkjenning av saksprotokoll 28.03.2023 Saksprotokollen godkjennes. Innspill: Saksdokumenter bør sendes ut i god tid før møtene i OSG. Møtene i OSG bør vurderes steamet.	
12/23	T1-rapportering Det er påløpt mer på fastlandsforbindelse enn forutsett, bla. på grunn av innsigelsen fra NVE og mange merknader til reguleringsplanen. Prognosen for 2023 må justeres noe opp. <u>Innstilling:</u> OSG tar saken til orientering. <u>Vedtak:</u> OSG tar saken til orientering.	
13/23	Bompengeutredning <i>Status</i> Totalkostnaden for prosjektet er 6586 mrd. kr. inkl. mva. (2022-kr.). Finansieringskildene er fylkeskommunale midler, kommunale midler, mva-kompensasjon og bompenger. Det opereres nå med to satser for egenandel i prosjektet, 15% og 16%, da dette ikke er avklart i Samferdselsdepartementet. I porteføljedokumentet brukes 16% egenandel. Prosjektet anbefaler at bommene plasseres omtrent i samme snitt som før, med to nye plasseringer: på ny fastlandsforbindelse og på Semslinna. Det anbefales parallellinnkrevning. Grunntaksten blir 17 kr pr. passering. Med 20% brikkerabatt blir beløpet 13,5 kr pr. passering. Nullutslippskjøretøy får 44% rabatt. Det faglige grunnlaget for bompengeberegningene er nå til kvalitetssikring i Vegdirektoratet. I investeringsprofilen til bypakka er det viktig å legge opp til en spredning av prosjektene over 15-års perioden, bla. av hensyn til kapasitet på plansiden og markedet, samt hensynet til økonomi. Ny fastlandsforbindelse er lagt første byggeprosjekt, sammen med utvidelse til E18. <i>Orientering om programområdetiltak i pakka, inkl. egenandelsprosjekter</i> Lene Stenersen orienterte om prosjektporteføljen. Det er til sammen avsatt 780 milliarder til tiltak for gange, sykkel og kollektiv. Midlere er fordelt på ulike prosjekter langs hovedaksene i Tønsberg og Færder, samt i Tønsberg sentrum og ved lokalsentrene i kommunene. I tillegg er det egne	

	Ansvar / frist
<p>prosjektmidler avsatt til Teie, til gs-anlegg Brøtsø - Hvasser og til ny kryssing av Kanalen i Tønsberg på til sammen 354 millioner kroner.</p> <p><i>Framdrift</i> Politisk behandling er planlagt etter sommeren i hhv. Færder og Tønsberg kommunestyre 6. september og i fylkestinget 26. september. Etter lokale vedtak skal planen til KS2 (ekstern kvalitetssikring) og til Stortingsbehandling. Dette tar minimum ett år.</p> <p><i>Innspill og spørsmål fra møtet</i> Det kom innspill om at materialet som ble presentert er et godt grunnlag for å komme videre med Bypakke Tønsberg-regionen.</p> <p>Hvordan blir den videre politiske prosessen? Svar: Alt skal vedtas i de respektive kommunestyre. Reguleringsplanen er en ordinær plansak. Bompengeutredning med et faglig grunnlag kommer til behandling i en egen politisk sak.</p> <p>Det ble uttrykt skuffelse over det foreslåtte tidsperspektivet på Tjøme/Brøtsø-prosjektet. 10 år frem i tid er lenge for en strekning med mye trafikk. Svar: Prosjektet må legge en investeringsprofil til grunn, og det er krevende å få til alt på en gang.</p> <p>Det er av stor betydning mht. likviditet om det blir parallell- eller etterskuddsinnkreving. Anlegget har lang levetid, og man bør ta høyde for 20 års nedbetaling. Hva blir satsene ved å velge 20 år? Svar: 20 års nedbetalingstid vil kreve en aksept fra Samferdselsdepartementet. Det er ikke regnet på dette i denne omgang.</p> <p>Hvordan har man løst kravet om egenandel? Svar: Når det gjelder egenandelskravet på 15% eller 16%, så dekker de kommunale tiltakene, samt fylkeskommunens bidrag på 545 millioner dette. Pakka er nedskalert, med ikke denne potten. Omfanget i pakka er ikke økt.</p> <p>Det ble kommentert at bilistene belastes for alt og man har endt opp med en stor sum. Representanten fra Frp signaliserte uenighet i finansieringsmåten. Timesregel vil avbøte noe på ulempene. Tønsberg må få noe igjen fra den dagen man starter innkreving av bompenger. Tønsberg får reelt sett en bomring, Færder ligger i ytterkant. Kan bomplassering ses på nytt? Svar: Når det gjelder prosjektets totale kostnad vises det til generell prisvekst i samfunnet. Bomplasseringer er krevende. Det vil alltid være fordeler og ulemper ved de ulike plasseringene. Man har vurdert andre plasseringer, men det er vanskelig å finne tette snitt, samt at det er viktig at man velger bomplasseringer som ikke gir uønsket trafikk på sideveinettet eller bolig-gater.</p>	

		Ansvar / frist
	<p>Inngår det midler til utvidelse av brua på Brøtsø? Svar: Det er ikke satt av penger til å utvide brua. Ved rullering av handlingsprogrammet vil det bli mulighet for å se på omfanget av tiltak for dette prosjektet.</p> <p>Estimatene for prosjektene er ikke kvalitetssikret grundig. Er estimatene usikre, blir det en utfordring. Svar: Man må gjennom en forprosjektfase og eventuelt regulering for å få et kvalitetssikret kostnadsestimat for det enkelte prosjekt. Det vil komme kostnadsendringer og prosessene må styres gjennom de årlige handlingsprogrammene. Ramma er satt, men handlingsprogrammene gir rom for gode prosesser i kommunestyrene.</p> <p>Fylkesordfører fulgte opp med å understreke at det viktigste er at prosjektene ligger inne i porteføljen og at årlig rullering av handlingsprogrammene gir rom for gode politiske prosesser. Videre understreket han viktigheten av å lytte til fagfolk når det gjelder plassering av bommer.</p>	
14/23	<p>A2 – Ny fastlandsforbindelse Nils Brandt orienterte om status for arbeidet med reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse.</p> <p><i>Status</i> Det kom inn om lag 140 høringsuttalelser til reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse. Mange er naturlig nok opptatt av konsekvenser i nærhet til sine eiendommer. Det kom også støtte til prosjektet.</p> <p>Innsigelsen fra NVE på områdestabilitet og vurdering av flom er behandlet og alt etterspurt materiale er oversendt.</p> <p><i>Ending etter høring</i> Det legges inn en gjennomgående rømningstunnel etter innspill fra brannvesenet. Videre er det en del mindre endringer på plankart og i bestemmelse. Disse mindre endringene har ingen konsekvenser for kostnadene.</p> <p><i>Konsesjonssøknad LEDE</i> Høyspenttrase på Smørberg må legges om og dette krever konsesjon fra NVE. Dette er tidkrevende, derfor settes denne prosessen i gang nå.</p> <p><i>Framdrift</i> Det legges opp til politisk behandling av reguleringsplanen i september i år. Viktige oppgaver videre er ny kostnadsberegning på vedtatt reguleringsplan og utarbeidelse av sentralt styringsdokument.</p> <p><i>Spørsmål og innspill</i> Det kom et spørsmål om endring av rømningstunnelen til en gjennomgående tunnel gir kostnadsøkninger. Svar: Ja, en økning på 50 millioner.</p>	

		Ansvar / frist
	Videre kom det et innspill om at man bør begrense bruk av dyrka mark til et minimum. Jorda langs Jarlsberglinna er av høy kvalitet og man bør bl.a. se på avstanden mellom vei og gang- og sykkelvei.	
15/23	<p>Kort status andre bypakke-prosjekter</p> <p>Lene Stenersen orienterte kort om status for øvrige bypakke-prosjekter. Videre arbeid med gatebruksplan for Tønsberg må avklares nærmere med kommunen. For Hogsnesbakken og Semslinna må det leies inn ekstern prosjektleder. Utlysning planlegges i august. På Teie pågår et arbeid med en prinsipplan. Arbeidet med interkommunal kommunedelplan planlegges gjenopptatt i løpet av høsten.</p>	
16/23	<p>Nettverk for bærekraftige regionbyer</p> <p>Nina Knutsen orienterte kort om arbeidet i nettverket og høringsuttalelsen sendt til Nasjonal transportplan 2025-2036.</p> <p>Nettverket har et arrangement på Arendalsuka 16. august «Hele landet må med: Hvorfor satser ikke NTP mer på lønnsomme klimakutt i regionbyene?». Man opplever å ha god faglig støtte fra bl.a. TØI på å satse også i de mindre byene.</p>	
17/23	<p>Eventuelt</p> <p>Det kom en oppfordring til de politiske partiene om å være tydelige på om de ønsker dette prosjektet og bypakka velkomment. Mange lurte på om dette blir noe av.</p> <p>Det ble bemerket at Tønsbergs blads meningsmålingen om Vestfjordforbindelsen ikke var et tiltak som bidro til folkeopplysning.</p> <p>Videre kom det et spørsmål om fylkeskommunens bidrag på 545 millioner kunne indeksreguleres. Det ble gitt informasjon om at tallet står inntil noe nytt er bevilget og dette må i så fall behandles av fylkestinget.</p>	