

## Referat

Dato: 8.10.2014  
Tid: 12:00-13:30  
Referent: Niklas Cederby

### **Bypakke for Tønsbergregionen - møte i overordnet styringsgruppe**

**Møte nr.:** 2-2014  
**Sted:** Fylkeshuset  
**Møteleder:** Per-Eivind Johansen  
**Til stede:** Egil Johansen, Ingunn Foss, Nina A. Knutsen, John Marthiniussen, Kåre Pettersen, Per-Eivind Johansen, Petter Berg, Roar Jonstang, Siv Tørudbakken, Sverre Høifødt, Erlend Larsen, Sjur Helseth, Ellen Høstmark Bustø  
**Forfall:** Kjell Inge Davik  
**Kopi til:**

	Ansvar / frist
<p><b>1. Presentasjonsrunde</b> Prosjektleder presenterte seg, deretter en rask presentasjonsrunde.</p>	
<p><b>2. Oppdateringer/status</b> Gjennomgang av prosessen rundt KS1. KS1 rapporten forventes rundt månedsskifte okt./nov. Deretter tar det erfaringsvis 3-6 mnd. før regjeringen fatter vedtak.</p> <p>Prosjektleder gikk igjennom mandat og bemanningen i de ulike arbeidsgruppene.</p>	
<p><b>3. Føringer for bypakkearbeidet</b> <i>Tidligere vedtak:</i> Vedtak på høring av KVV legger føringer for det videre arbeidet. Punkt 7 i vedtaket er utfordrende med tanke på videre finansiering av planlegging av tiltak i bypakken.</p>	

Kravene utledet av effektmålene fra KVUen oppleves som veldig ambisiøse. Effektmålene er godt forankret, men kravene som er utledet av effektmålene er ikke det. **OSG konkluderte at det er viktig å jobbe for målsettingene i KVU. «Transportsystemet i Tønsbergregionen skal være miljøvennlig, robust og effektiv», og var tydelige på at det er veksten i transporten som skal tas med miljøvennlige transportformer.**

*Bymiljøavtaler og belønningsordningen (brev fra SD 2.6.14):*

Det er bekreftet av statssekretær Bård Hoksrud at Vestfold ikke er aktuelle for bymiljøavtale i inneværende NTP-periode, men kanskje inn mot NTP 2018-2027. Det vil være viktig å posisjonere oss inn mot neste NTP, blant annet gjennom å vise hva som er av nasjonal interesse i Vestfold. Det blir viktig å synliggjøre koblingen RPBA og transport. Det kreves både administrativt og politisk arbeid for å komme i posisjon.

#### 4. Alternativer for videre fremdrift

*Krav til bompengeproposisjoner.* Punkt 7 i vedtaket i høringen «Bompengerekravet for veipakke 1 kan ikke forlenges. Finansiering av et helhetlig transportsystem for Tønsbergregionen inklusiv ny fastlandsforbindelse fremmes for Stortinget. Brukerbetaling for nye transportløsninger skjer når de ulike anlegg og tiltak er åpnet» er utfordrende,. Det gir primært to valg for videre arbeid:

- Partene forskutterer og stiller garanti for å planlegge og bygge tiltakene i bypakka, inkludert 50 mill. til planlegging av Nøtterøyforbindelse
- To-trinnprosess med innkreving av bompengemidler, før anleggene er åpnet til planlegging og bygging av tiltak

Alternativ 2 krever en endring i forhold punkt 7 i vedtaket. Mindre tiltak, kollektivtiltak og planlegging av Nøtterøyforbindelse kan skje i trinn 1. I trinn 1 vil garantien for realisering av Nøtterøyforbindelse være full planlegging av fastlandsforbindelsen.

OSG vedtok følgende videre prosess:

**«Arbeidsgruppene gis mandat til å utarbeide tiltak til trinn 1, inkl. 50 mill. til planlegging av ny Nøtterøyforbindelse. Dette fremmes som politisk sak før sommeren 2015 i kommunene og i fylkeskommunene.»**

**Arbeidsgruppe  
A1-A5, 1.mars  
2015**

OSG ønsket også å samtidig få fremlagt et alternativ hvor brukerbetaling ikke starter for de ulike tiltak og er åpnet, inkludert hvilke konsekvenser dette medfører.

I forbindelse med at KS1 ventes ferdig i slutten av oktober ønsket OSG et

	Ansvar / frist
ekstra møte i november. Det ble avtalt at neste møte avholdes i Sandefjord 17.11, kl.14:00.	
<b>5. Demonstrasjon av share point</b> OSG foretrekker å få sendt informasjon på epost, men alle dokumenter legges i tillegg inn i share point.	
<b>6. Eventuelt</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>- Eiendommer som berøres av tiltakene i bypakken og taper seg i verdi. VFK utarbeider en sak og fastsetter prinsipper for fylkesvei og innløsning av eiendom</li><li>- Fremdrift: Nøtterøy er langt på vei med kommuneplan. Spørsmål om planlegging av Nøtterøyforbindelse kunne starte med reg.plan. SVV/VFK svarte at en kommunedelplan skal fastlegge mulige traseer og bru/tunnel alternativ. En kommunedelplan vil være utgangspunktet for valg av videre trase.</li></ul>	<b>VFK</b>