

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

Dato: 18.06.2019
Tid: 15:30-18:00
Møte nr: 2 -2019
Sted: Fylkeshuset Tønsberg
Møteleder: Kåre Pettersen
Referent: Lene Stenersen

Faste politisk valgte medlemmer:

Vestfold fylkeskommune: Rune Hogsnes (H), Hans Hilding Hønsvall (Krf), Arve Høiberg (Ap), Kåre Pettersen (V)
Tønsberg kommune: Petter Berg (H), Bent Moldvær (Frp), Per Martin Aamodt (Ap)
Færder kommune: Roar Jonstang (H), Bjørn Kåre Sevik (Frp), Jon Andersen (Ap)

Observatør:

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

Følgende politiske medlemmer hadde forfall:

Rune Hogsnes (H), Hans Hilding Hønsvall (Krf)

Følgende varamedlemmer møtte:

Liv Margit Karto for Rune Hogsnes, og Aina Dahl for Hans Hilding Hønsvall

Andre faste medlemmer:

Vestfold fylkeskommune: Sverre Høifødt, Siv Tørudbakken, Charlotte Erikstad, Øyvind Sørensen, Niklas Cederby
Fylkesmannen i Vestfold: Per Arne Olsen
Jernbanedirektoratet: Ove Skovdahl
Bane NOR: Anne Siri Haugen
Statens vegvesen: Nina Knutsen, Kjell Inge Davik, Tore Kaurin

Forfall:

Kjell Inge Davik, Niklas Cederby, Anne Siri Haugen

Følgende vara møtte:

Tore Kaurin for Kjell Inge Davik

Møteplikt:

Statens vegvesen: Tore Kaurin, Nina Ambro Knutsen

Forfall:

Fra administrasjonen møtte:

Færder kommune: Margrethe Løggavlen, Torill Eeg
Statens vegvesen: Nils Brandt, Arild Vestbø, Lene Stenersen, Øyvind Sjøfteland
Vestfold fylkeskommune: Jørn Rangnes

		Ansvar / frist
SAK		
11/19	Valg av representanter for godkjenning av saksprotokollen. Liv Margit Karto og Per Martin Aamodt ble valgt til å godkjenne saksprotokollen.	
12/19	Godkjenning av saksprotokoll 5. mars 2019 Saksprotokollen ble godkjent.	
13/19	Tertialrapportering 1 Nina Knutsen orienterte kort om status per 1. tertial. Det er pr T1 påløpt om lag 4 millioner kroner. I 2019 er det budsjettert med 24,3 mill. Disse pengene går i hovedsak til arbeidet med fastlandsforbindelsen. Innstilling: Overordnet styringsgruppe tar saken til orientering. Vedtak: Overordnet styringsgruppe tar saken til orientering.	
14/19	Kort status bypakkens prosjekter Nina Knutsen orienterte kort om status for arbeidsgruppe A1 - Gatebruksplan for Tønsberg, A3 – Teie, Tjøme, Hogsnes, og A5 – Økonomi, finansiering, bompenger. Det vil bli blant annet lagt frem en ny forskutteringssak i løpet av høsten 2019 for å få fullfinansiert reguleringen av ny fastlandsforbindelse og evt. andre planarbeider.	
15/19	A4 – Gange, sykkel og kollektiv Presentasjon anbefalinger Nina Ambro Knutsen orienterte om planarbeidet. Arbeidet er noe forsinket, og planforslaget vil bli lagt frem etter sommeren. Det gjenstår blant annet noe arbeid med å prioritere prosjekter, men foreløpig vurdering er at omlegging til nytt pendelrute-system for buss bør prioriteres høyt. I møtet kom det innspill blant annet knyttet til kryssing av Narverødveien; krysset er farlig for myke trafikanter, og det bør vurderes å bygge dette planfritt. Videre ble det påpekt at kobling mellom sykkel og buss er viktig. Man må kunne sette fra seg sykkel trygt ved busslommer. Det ble stilt spørsmål om pakken vil løse utfordringen med nullvekst i personbiltrafikken, da det legges til rette for økt personbiltransport og mer miljøvennlig transport. Det ble påpekt at pakken har to prosjektutløsende behov; behov for økt samfunnsikkerhet og behov for mer miljøvennlig transport.	

		Ansvar / frist
16/19	<p>Prosjektet opplyste videre et stort potensial for overgang til miljøvennlig transport i området, og sammen med nødvendig bomtakst for å finansiere pakken gir dette gode muligheter til å nå nullvekst.</p> <p>Det er identifisert en lang rekke tiltak i arbeidet, men det prioriteres innenfor en ramme på 570 millioner kroner (minimum 15% til gange, sykkel og kollektiv). I tillegg kommer bevilgninger gitt gjennom Intensjonsavtalen, samt eventuelt andre tilskuddsmidler/finansieringskilder.</p> <p>A2 – Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme Nils Brandt orienterte om status og fremdrift. Arbeidet er i rute og kontrakt med konsulent inngås i disse dager.</p> <p><i>Punkt fra intensjonsavtalen om avbøtende tiltak</i> Nils Brandt orienterte om temaene innløsning av eiendom, støy, luft, informasjonsbehov og anleggsulemper. Det er mye skjønn i vurdering av avbøtende tiltak.</p> <p>Færder kommune påpekte at avbøtende tiltak var viktig ved valget av bruløsningen, og for å kunne inngå Intensjonsavtalen.</p> <p>Det kom innspill om at de som blir innløst må få markedspris for eiendommen sin, og det ble vist til eksempel fra Presterødbakken. Prosjektet opplyste at dette er det en god prosess rundt. Etter at reguleringsplanen er vedtatt og grunnervervsprosessen starter vil det blant annet legges opp til en prosess hvor grunneier har sin takstmann og byggherre har sin takstmann, og at en blir enige om en takst for å sikre grunneier en riktig kompensasjon. Når man setter takst ser man bort fra veianlegget som kommer. Videre dekkes flyttekostnader, dokumentavgift på ny bolig m.m.</p> <p>Det kom innspill om at dersom prosjektet kjøper eiendommer som likevel ikke bli berørt kan disse selges på det åpne markedet, og således ikke føre til store merkostnader for prosjektet.</p> <p>Det ble stilt spørsmål om hvor involvert kommunene er i slike prosesser i andre prosjekter. Nils Brandt svarte at i et ordinært riksvegprosjekt er kommunene som regel ikke så involvert i håndteringen av avbøtende tiltak.</p> <p>OSG ber om at det redegjøres for hvordan avbøtende tiltak skal håndteres rent beslutningsmessig, samt hvilke kriterier som skal legges til grunn for beslutningene. Dette skal legges frem i egen sak på neste møte.</p>	

	<p>Kryssløsning Kolberg Arild Vestbø la frem vurderinger og anbefaling. Det er vurdert 3 alternative kryssløsninger. Faglig anbefales alternativ 2.</p> <p>Representantene fra Færder kommune ga uttrykk for at de er positive til alternativ 2. Løsningen er best på alle kriterier med unntak av beslag av dyrka mark.</p> <p>Det ble stilt spørsmål ved hvor mye dyrket mark det er mulig å spare. Prosjektet opplyste at det er vanskelig å si per nå, men at det vil bli jobbet videre med optimalisering, inkludert senkning av veien i terrenget og bruk av murer, som vil kunne redusere tap av dyrket mark.</p> <p>Denne saken er en orienteringssak til OSG, men styringsgruppa oppfattet det som naturlig at OSG kommer med noen signaler til partene. Styringsgruppa signaliserte at de var positive til anbefalingen om å gå videre med alternativ 2.</p> <p>Kryssløsning Smørberg/Hogsnesbakken Arild Vestbø la frem vurderinger og anbefalinger. Det er vurdert 4 alternativer: 1) Bekkeveien, 2) Regulert tunnel-løsning under Hogsnesåsen, 3) Utvidelse av dagens veg i Hogsnesbakken og 4) Eventuelt andre løsninger.</p> <p>Saken er planlagt behandlet i Tønsberg kommune og Vestfold fylkeskommune etter sommeren.</p> <p>De politisk valgte medlemmene i styringsgruppa signaliserte at de var svært negative til anbefalingen om kryss på Smørberg med hensyn til boliger langs Bekkeveien og bomiljøet på Vear. Det ble vist Intensjonsavtalen hvor det i løpet av forhandlingsprosessen kom klart frem at krysset på Smørberg var uønsket.</p> <p>Det ble stilt spørsmål ved behov for 2 løp (4 felt) i tunnelen, da nullvekst for biltrafikk er en forutsetning for prosjektet og hvilke prognoser SVV legger til grunn.</p> <p>SVV opplyste at de benytter SSBs MMMM prognose for befolkningsvekst og reisevaneundersøkelser som grunnlag for sine beregninger, i tråd med hva som gjøres nasjonalt. Videre avhenger trafikkveksten også av viljen til å bruke restriktive virkemidler.</p> <p>Det er EUs tunnelsikkerhetsforskrift som regulerer hvorvidt det er behov for ett eller to løp i en fremtidig tunnel. SVV minnet videre om at det er en betydelig kostnad med en tunnelloøsning for Hogsnesbakken.</p> <p>Det er viktig å presisere hva som ligger til grunn for beregningene når bomtakst på 25 kroner omtales. Det ble uttrykt ønske om at takst med brikkerabatt (20 kroner) og takst med 20 års nedbetalingstid synliggjøres.</p>	
--	--	--

		Ansvar / frist
	<p>OSG ba om at Statens vegvesen vurderer ytterligere alternativ for Smørberg/Hogsnes, spesielt bruk av ramper og kryss i tunnel.</p> <p>Orientering om mulige brutyper Arild Vestbø orienterte om en mulighetsstudie som er under arbeid i regi av Vegdirektoratet.</p> <p>I kostnadsoverslaget som foreligger er hengebru lagt til grunn. Hengebrua er kostnadsberegnet til omlag. 1,6 mrd. Andre brutyper kan gi reduserte kostnader, og kan også redusere virkningen av brua for nærliggende boligområder.</p> <p>Det kom innspill om at en løsning uten tårn oppfattes som positivt, og videre at pris er viktig for valg av bruløsning.</p>	
17/19	<p>Eventuelt</p> <p>Tønsberg kommune ønsket en avklaring rundt spekulasjoner om en kostnadssprekk på 1 milliard kroner, og etterspurte om det foreligger nye kostnadstall. Prosjektet opplyste at det ikke foreligger nye tall, og tallene fra kommunedelplanfasen er de siste.</p> <p>Det vil bli et nytt møte medio september. Dette vil ikke bli lagt samtidig med Bylivskonferansen. Innkalling kommer.</p>	