

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

Dato: 17.10.2017  
Tid: 16:00-19:00  
Møte nr: 4-2017  
Sted: Fylkeshuset Tønsberg  
Møteleder: Rune Hogsnes  
Referent: Lene Stenersen

**Faste politisk valgte medlemmer:**

Vestfold fylkeskommune: Rune Hogsnes (H), Hans Hilding Hønsvall (Krf), Arve Høiberg (Ap)  
Tønsberg kommune: Petter Berg (H), Bent Moldvær (Frp), Per Martin Aamodt (Ap)  
Nøtterøy kommune: Roar Jonstang (H), Bjørn Kåre Sevik (Frp), Jon Andersen (Ap)  
Tjøme kommune: Bente Kleppe Bjerke (Ap), Arild Einang (FrP)

**Observatør:**

Sandefjord kommune: Nils Ingar Aabol (Ap)

**Følgende politisk valgte medlemmer hadde meldt forfall:**

Kåre Pettersen (V), Carl-Erik Grimstad (V), Per Espen Fjeld (vara for Grimstad)

**Følgende varamedlemmer møtte:**

**Andre faste medlemmer:**

Vestfold fylkeskommune: Sverre Høifødt, Siv Tørudbakken, Charlotte Erikstad, Egil Johansen  
Fylkesmannen i Vestfold: Per Arne Olsen  
Jernbanedirektoratet: Ove Skovdahl  
Bane NOR:  
Statens vegvesen: Kjell Inge Davik

**Forfall:**

Anne Siri Haugen (BN), Niklas Cederby (VFK)

**Følgende vara møtte:**

**Møteplikt:**

Statens vegvesen: Tore Kaurin, Nina Ambro Knutsen

**Forfall:**

**Fra administrasjonen møtte:**

Nøtterøy kommune: Per Ole Bing-Jacobsen  
Statens vegvesen: Steinar Aspen, Mia Broomé Rustad, Kari Terese Svinø, Lene Stenersen  
Citiplan: Gunnar Ridderstrøm

		Ansvar / frist
<b>SAK</b>		
<b>34/17</b>	<b>Valg av representanter for godkjenning av møtereferat</b> Bjørn Kåre Sevik og Arve Høiberg ble valgt til å godkjenne møtereferatet.	
<b>35/17</b>	<b>Godkjenning referat fra 7. september</b> Referatet ble godkjent.  Rune Hogsnes bemerket at det på kommende referater skal skilles på <i>forfall og ikke møtt</i> .	
<b>36/17</b>	<b>Bypakka – kort status</b> Nina Knutsen orienterte om arbeidet på Teie og i arbeidsgruppe A4. På Teie er det pause i arbeidet med gatebruksplanen i påvente av DIVE-analysen. Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv er i prosess.	
<b>37/17</b>	<b>Ny fastlandsforbindelse – orientering om konsekvensutredning</b> Egil Johansen innledet kort. På forrige møte i OSG var anbefalingen fra ASG at man skulle legge frem ett alternativ i hver korridor og peke ut det beste av de to før høringen. Etter nye drøftinger anbefaler ASG at man legger ut to alternativer på høring, ett i hver korridor. Den faglige anbefalingen kommer <u>etter høringen</u> av de to alternativene.  Kommentarer: Ingen.  Nina Ambro Knutsen innledet kort med noen viktige presiseringer. På dagens møte presenteres alle fagrapporter samt rangering av alternativer pr. utredningstema. Anbefaling om 2 eller 4 felt, seilingshøyde, kobling mot E18, tverrforbindelse på Nøtterøy, endelig vekting og sammenstilling, og anbefalt løsning i hver korridor presenteres på møtet den 7. november.  <b>Ikke-prissatte konsekvenser</b> Kari Terese Svinø orienterte om temaene landskapsbilde, nærmiljø- og friluftsliv, naturmangfold, kulturmiljø, naturressurser og samlet belastning mellom vei og jernbane.  Det ble stilt spørsmål om at alternativ 16730 (senketunnelen til Korten) er gitt en relativt høy negativ konsekvensgrad i utredningen av landskapsbildet. Dette ble ikke oppfattet som logisk da dette er en tunnellsøsnings. Årsaken til at tunnellsøsnings er vurdert som negativ er at landtunga som går ut i sjøen er forstyrrende for både landskap og kulturmiljø da den blir godt synlig. Konsulenten har vurdert dette som negativt.  <b>Ikke-prissatte konsekvenser i anleggsfasen</b> Steinar Aspen orienterte om ikke prissatte konsekvenser i anleggsfasen.	

	<p>Det ble stilt spørsmål om en vil drive tunnelen fra Kolberg til Munkerekka fra en eller begge sider. Dette ikke avgjort, men må vurderes i en senere fase. Det vil imidlertid være enklere å frakte overskuddsmassene sørover på Nøtterøy enn nordover gjennom Tønsberg.</p> <p><b>Trafikale konsekvenser</b> Mia Broomé Rustad orienterte om trafikale konsekvenser.</p> <p>Det ble stilt spørsmål om det ble noen endringer på Ringveien. Rustad opplyste at trafikkberegningene viser at det ikke blir store endringer med trafikken øst for sentrum og på Ringveien.</p> <p><b>Lokale og regionale virkninger</b> Gunnar Ridderstrøm orienterte om lokale og regionale virkninger.</p> <p><b>Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)</b> Steinar Aspen orienterte om ROS-analysen.</p> <p>Det kom innspill om at det ut fra et samfunnssikkerhetsperspektiv er uaktuelt å <u>ikke</u> bygge ny fastlandsforbindelse. ROS-rapporten understreket også dette poenget.</p> <p><b>Kostnader og prissatte konsekvenser</b> Steinar Aspen orienterte om kostnader og prissatte konsekvenser. Det er i arbeidet sett på kostnader for faste og bevegelige bruer. Med faste bruer oppnår man en seilingshøyde på om lag 40 meter, slik at bruene må kunne åpnes for å få til 55 meter fri seilingshøyde.</p> <p>Det kom innspill om at det er viktig å understreke at momsens blir refundert (mva-kompensasjon). Kostnadene vil presenteres både med og uten mva.</p> <p>Det kom spørsmål om kostnadene for ny fastlandsforbindelse inkluderer strekningene fra Jarlsberg og til E18 og fra Kjelle til E18, og at prosjektet må omfatte løsning ut til E18 før det tas en beslutning. Prosjektet opplyste om at tilknytningene til E18 ikke er en del av kostanden for ny forbindelse, men at det er gjort et eget arbeid på dette,</p> <p>Det kom også spørsmål om det er gang- og sykkelveg (GS) med også i senketunnellene? Prosjektet opplyste om at GS-løsninger er med i kostnadsoverslaget for alle alternativene, men at det også er vurdert hva en senketunnel vil koste uten tilrettelegging for GS-trafikk.</p> <p>Det kom også spørsmål om kostnadene for en ny tverrforbindelse i Bekkeveien var inkludert. Prosjektet bekreftet at den er inkludert i alle alternativene.</p> <p>Nina Knutsen informerte om at 3 alternativer har med løsning for Hogsnesbakken: 10000, 11000 og 11500. Alternativ 11000 og 11500 har krysstilknytning til Vear.</p>	
--	--	--

	Ansvar / frist
<p>Det kom spørsmål om det er behov for 55 meters seilingshøyde og dermed klaffebru. Prosjektet opplyste at faste og bevegelige bruer er tatt med for å belyse differansen i kostnader. Det må jobbes videre mot endelig avklaring av seilingshøyde. Krav om 55 meter er knyttet opp mot dagens arealbruk.</p> <p>Fylkesrådmann Egil Johansen informerte om at spørsmålet om seilingshøyde ble drøftet også i bypakkens administrative styringsgruppe. Det er ønskelig med en aksept for at administrasjonen undersøker behovet for seilingshøyde. Fylkesmannen har tilbudt seg å ta en koordinerende rolle i dette spørsmålet. Nina Knutsen informerte om at innseilingen til industriområder i Grenland, som er et av Norges største industriområder, har faste bruer med høyder på 42-45 meter.</p> <p>Kjell Inge Davik (SVV) la til at alternativene har ulike livsløpskostnader. Klaffebruer og senketunneler er dyre å drifte, mens hengebruer er rimeligere.</p> <p>Det kom innspill om at dersom det velges et alternativ som ikke løser Hogsnesbakken må dette inn i totalkostnaden (en utvidelse av Hogsnesbakken er stipulert til ca. 150 mill. kroner).</p> <p>Det ble kommentert at fylkeskommunen også vil gå inn med et bidrag, foreløpig anslått til 225 millioner kroner fordelt over 15 år. Dette er imidlertid ennå ikke vedtatt.</p> <p>Det ble stilt spørsmål om GS-anlegget på fjordkryssingen koster 500 millioner. Prosjektet svarte at disse løsningene er i denne størrelsesorden, litt avhengig av alternativ. GS-løsningene tilsvarer en breddeutvidelse tilnærmet å endre fra 2-4 felt. Det er lagt inn en høystandard ekspressykkelvei med separat gangbane. Totalbredden for en bru/tunnel er 30 meter hvor 6,5 meter utgjør anlegg til gange og sykkel.</p> <p>Det ble kommentert at 500 millioner til GS-anlegg på fjordkryssing er svært høyt og at prosjektet bør vurdere omfanget av investeringer til GS-anlegg på den nye Nøtterøyforbindelsen. Det ble også gitt innspill om at det må vurderes om de 500 millionene kan brukes på andre tiltak i bypakka dersom dette er hensiktsmessig.</p> <p>Det ble stilt spørsmål om dersom det blir en kryssing mot Korten, er da behovet for en løsning for GS-anlegg på ny forbindelse like stort? Prosjektet kommenterte at det i dag er to forbindelser allerede, og at behovet for GS-løsning på ny forbindelse mot Korten kan vurderes i den videre prosessen.</p> <p>Det ble kommentert at styringsgruppa nå har fått opp hele bildet og grunnlaget som er presentert gir et godt utgangspunkt for videre arbeid og prioriteringer. Nina Knutsen føyer til at alle alternativer er til nå behandlet likt. Når helheten i pakken skal fastsettes må tiltak og type løsninger vurderes i forhold til det totale kostnadstallet.</p>	

	Ansvar / frist
<p>Det ble kommentert at det er totalpakka som er interessant, og at det totale omfanget av investeringer blir viktig.</p> <p><b>Prissatte virkninger</b> Mia Broomé Rustad redegjorde for nytte-kostnadsanalyser.</p> <p>Ingen spørsmål.</p> <p><b>Mål</b> Nina Ambro Knutsen minnet om at alle de 7 alternativene ligger innenfor ringveikonseptet (anbefaling fra KVVU fasen). Alle alternativene har dermed god måloppnåelse, men det er noen forskjeller. Disse styrkene og svakhetene til de ulike alternativene vil belyses i sluttrapporten og fremlegges OSG 7. november.</p> <p><b>Andre forhold</b> Steinar Aspen orienterte om mulige løsninger og kostnader for tilkobling mot E18, Hogsnesbakken og Solveien på Nøtterøy.</p> <p>Det ble stilt spørsmål om kostnadene på Semslinna omfatter planfri kryssing med jernbanen. Prosjektet bekreftet at det er lagt inn underganger i kostnadsoverslaget.</p> <p>Det ble påpekt at det må fremgå hvilken løsning som best avlaster bysentrum. Nedre Langgate er en i dag barriere. Avlastningen av bysentret må være et sentralt kriterium. Prosjektet svarte at alle alternativene avlaster sentrum, men i ulik grad. En stenging av Nedre Langgate er mulig i begge korridorer. Virkninger for sentrum synliggjøres i hovedrapporten.</p> <p>Det ble påpekt at det også er viktig å få frem trafikk tall for fremtidig situasjon i Nøtterøyveien.</p> <p><b>Finansiering</b> Nina Ambro Knutsen orienterte om finansiering.</p> <p>Det ligger en del forutsetninger til grunn for beregning av bompengeretakster, blant annet 15 års nedbetalingstid og rentesatser på 5,5 og 6,5 %. At mva tilbakeføres til prosjektet gi en lavere bompengeretakst</p> <p>Det ble gitt innspill på at dersom det skal brukes 15% på andre tiltak blir det et poeng å få en så dyr fastlandsforbindelse som mulig. Man må vurdere logikken i dette. Prosjektet svarte at det er det per nå som ligger i vedtakene. Den endelige sammensetningen av pakka meisles ut gjennom bompengerproposisjonen.</p> <p>Det ble gitt innspill på at det er Finansdepartementet og Stortinget som gir premisene og at det er fylkeskommunen som skal ta opp lån og det vil skje i den nye fylkeskommunen. Dette må kanskje behandles i Fellesnemda, og det bør settes av god tid til å vurdere hva som er den</p>	

		Ansvar / frist
	<p>beste løsningen. Det ble videre kommentert at Vestfold fylkesting er fortsatt veieier i to år til, og gjennomføringen av fastlandsforbindelsen har høy prioritet.</p> <p>Det ble også kommentert at dette er en investering for de neste 100 årene, og at da er 20 års nedbetaling ganske kort tid. Lokalt har en erfaring fra E18 og forhandling om bompengesatser som kan dras nytte av.</p> <p>Det ble gitt innspill om at det kan bli lavere trafikkvekst fordi det blir en høyere overgang til kollektivtrafikken. Prosjektet kommenterte at det som oppfattes som høye renter også skal ivareta en viss usikkerhet, inkludert rundt fremtidig trafikkutvikling.</p> <p>Det ble kommentert at en må finne hva som er «smerteterskelen» for bompenger. Det må jobbes med tidsperiode for innkreving, rentesatser m.m. slik at en kan ta en beslutning på bompengesatsen.</p> <p><b>Videre prosess</b> Nina Knutsen orienterte om videre prosess.</p> <p>Anbefalingen fra prosjektet presenteres for OSG 7. november. I etterkant av møtet er kommunestyrene og fylkestinget invitert til et informasjonsmøte hvor de får samme informasjon som OSG.</p> <p>OSG møtes igjen 28. november. Det legges opp til at OSG fatter vedtak om hvilke alternativer som skal legges ut høring. Høringsperioden blir desember 2017 og januar 2018.</p> <p>Dersom alt går som planlagt kan vi få et endelig vedtak på ny fastlandsforbindelse i før sommeren 2018.</p>	
<b>38/17</b>	<p><b>Ny fastlandsforbindelse - kommunikasjonsplan</b> Charlotte Erikstad orienterte om kommunikasjonsplanen for fastlandsforbindelsen. Kommunikasjonsgruppa har fokus på å gi god, tilgjengelig og lett forståelig informasjon til omverdenen. Ny nettsiden er lansert og skal være hovedkanal for informasjon.</p> <p>Tønsbergs blad har meldt interesse for å streame OSG-møtet den 7. november.</p> <p>OSG sluttet seg til administrasjonens forslag om å streame informasjonsmøtet for kommunestyrene, bystyret og fylkestinget kl. 18:00 den 7. november.</p>	
<b>39/17</b>	<p><b>Eventuelt</b></p> <p>Ingen saker.</p>	