



Møte i overordnet styringsgruppe 17.12.2020



Dagsorden

- 06/20 Representanter for godkjenning saksprotokoll
- 07/20 Godkjenning av saksprotokoll fra 26. februar 2020
- 08/20 T2-rapportering
- 09/20 Kort status for de ulike delprosjektene
- 10/20 Oppfølging av vedtak hos partene juni 2020 om bruk av planmidler
- 11/20 Ny fastlandsforbindelse
- 12/20 Nytt egenandelskrav
- 13/20 Videre arbeid og framdrift
- 14/20 Møteplan 2021
- 15/20 Partnerskap for bærekraftige regionbyer
- 16/20 Eventuelt

SAK 6/20

**Valg av representanter for godkjenning av
saksprotokoll**

Representanter for godkjenning saksprotokoll

- Forslag:
 - Steinar Solum, Tønsberg kommune
 - Kåre Pettersen, Vestfold og Telemark fylkeskommune

7/20

**Godkjenning av saksprotokoll fra 26. februar
2020**

8/20

Tertialrapport 2

Delprosjekt	Totalt bevilgede planmidler 2014-2020	Budsjett 2020	Forbruk ved T2	Prognose 2020	Totalt forbruk pr. 2014 - tom. T2 2020	Rest ramme/totalbudsjett pr. 31.08.2020
Bypakke Tønsberg-regionen - felles kostnader	4 132 371	750 000	260 774	350 000	3 643 145	489 226
A1 - Gatebruksplan for Tønsberg sentrum	6 639 190	1 000 000	219 337	300 000	5 858 527	780 663
A2 - Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme	94 389 922	36 000 000	33 076 804	36 000 000	91 466 726	2 923 196
A3 - Prosjekter på Teie, Hogsnes, og Tjøme	5 913 386	1 500 000	165 572	300 000	4 578 958	1 334 428
A4 - Hovedaksene buss og sykkel	9 914 769	1 000 000	430 624	500 000	9 345 393	569 376
A5 - Økonomi, finansiering, bompenger	1 021 685	1 000 000	0	0	21 685	1 000 000
SUM	122 011 323	41 250 000	34 153 111	37 450 000	114 914 434	7 096 889

Innstilling

1. Overordnet styringsgruppe tar saken til orientering

SAK 09/20

**Oppfølging av vedtak hos partene fra juni
2020 om bruk av planmidler**

OPPFØLGING AV VEDTAK OM IGANGSETTING AV NYTT PLANARBEID

Bakgrunn

- Sak om «Sammenstilling av eksisterende kunnskap om Øst-korridoren og optimalisering av vedtatt løsning for ny fastlandsforbindelse» som var til behandling i juni ble ikke ferdigbehandlet
- Det ble i Færder kommune og i fylkesutvalget fattet vedtak om at:
 - *«Helt ny planlegging og utredning av Bypakke Tønsberg startes inntil videre ikke opp. Det skal ikke påløpe helt nye kostnader til prosjektet uten at det er forelagt styringsgruppen for Bypakke Tønsberg».*
- Fra T2:
 - *Helt nye prosjekter gjelder spesielt oppstart regulering av Nedre Langgate og forprosjekt Nøtterøyveien, mens de fleste andre bypakkeprosjektene allerede er i gang. Det holdes imidlertid et lavt aktivitetsnivå i bypakkearbeidet i påvente av ytterligere avklaringer knyttet til egenandel. Det pågår noe arbeid med bussløsning i Tønsberg sentrum, samt på Teie.*

Oppfølging av vedtak

- Planarbeid knyttet til gange, sykkel og kollektivplanen (spesielt bussløsning gjennom Tønsberg) og Teie omfattes ikke av vedtaket da disse var startet opp før vedtaket ble fattet.
- Forslag: Prosjekter som omfattes av vedtaket kan forelegges og vedtas av styringsgruppa i forbindelse med budsjettbehandling for 2021 (første OSG-møte i 2021).

SAK 10/20

Kort status for de ulike delprosjektene

Bypakke Tønsberg-regionen

A4 – GANGE, SYKKEL OG KOLLEKTIVTRANSPORT



Plan for gange, sykkel og kollektiv

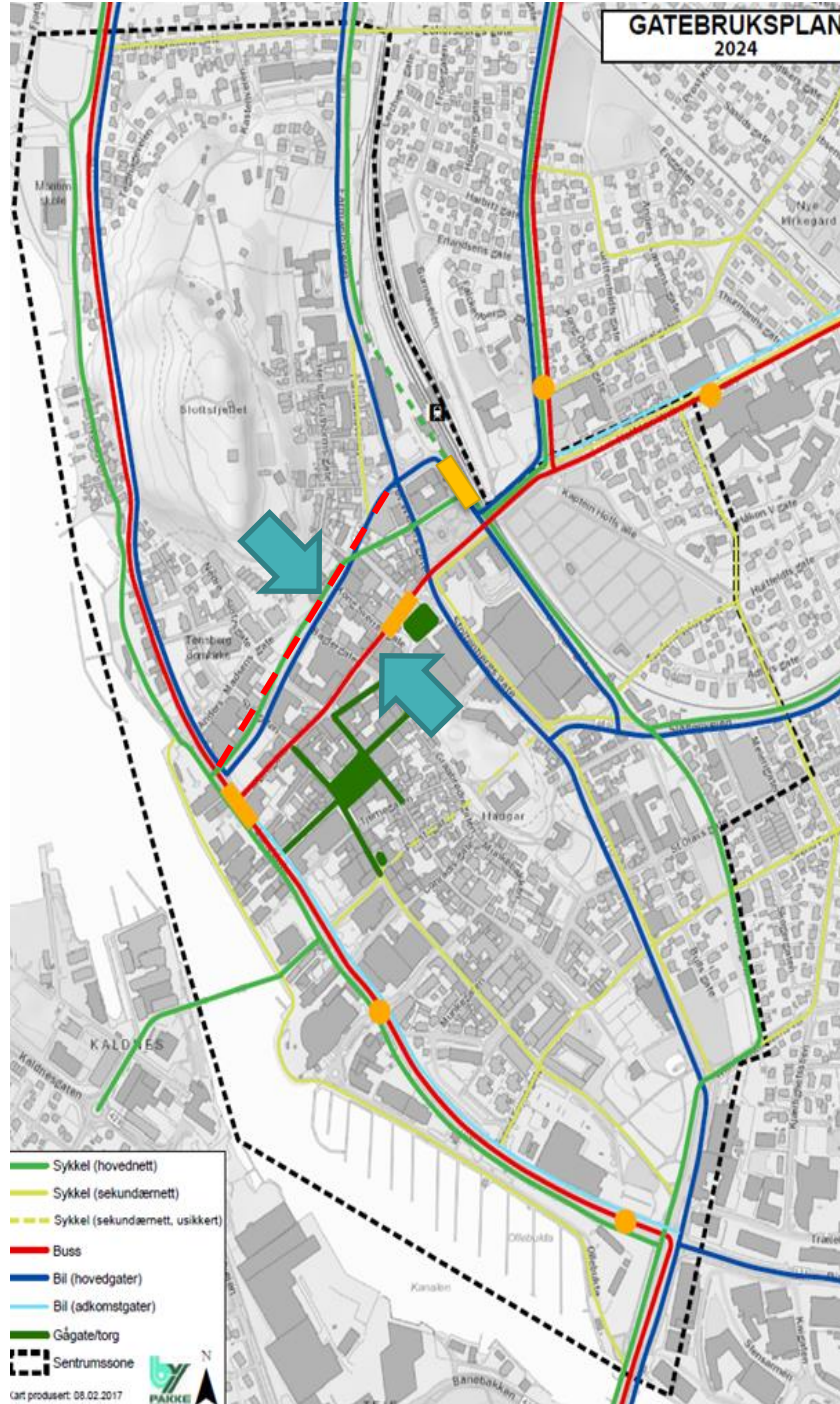
- Plan på høring, med frist 1. februar 2020
- Det kom inn om lag 20 høringsinnspill
 - Flere på løsninger i gatebruksplanen
- Eventuelle endringer i planen vurderes
- Mål politisk behandling hos partene før sommeren 2021 (?)
 - Koordineres med Tønsberg kommunes mobilitetsplan
 - Prioriterte tiltak må ses i sammenheng med nytt egenandelskrav



Bypakke Tønsberg-regionen

A1 – GATEBRUKSPLAN FOR TØNSBEGR SENTRUM





Bypakke Tønsberg-regionen

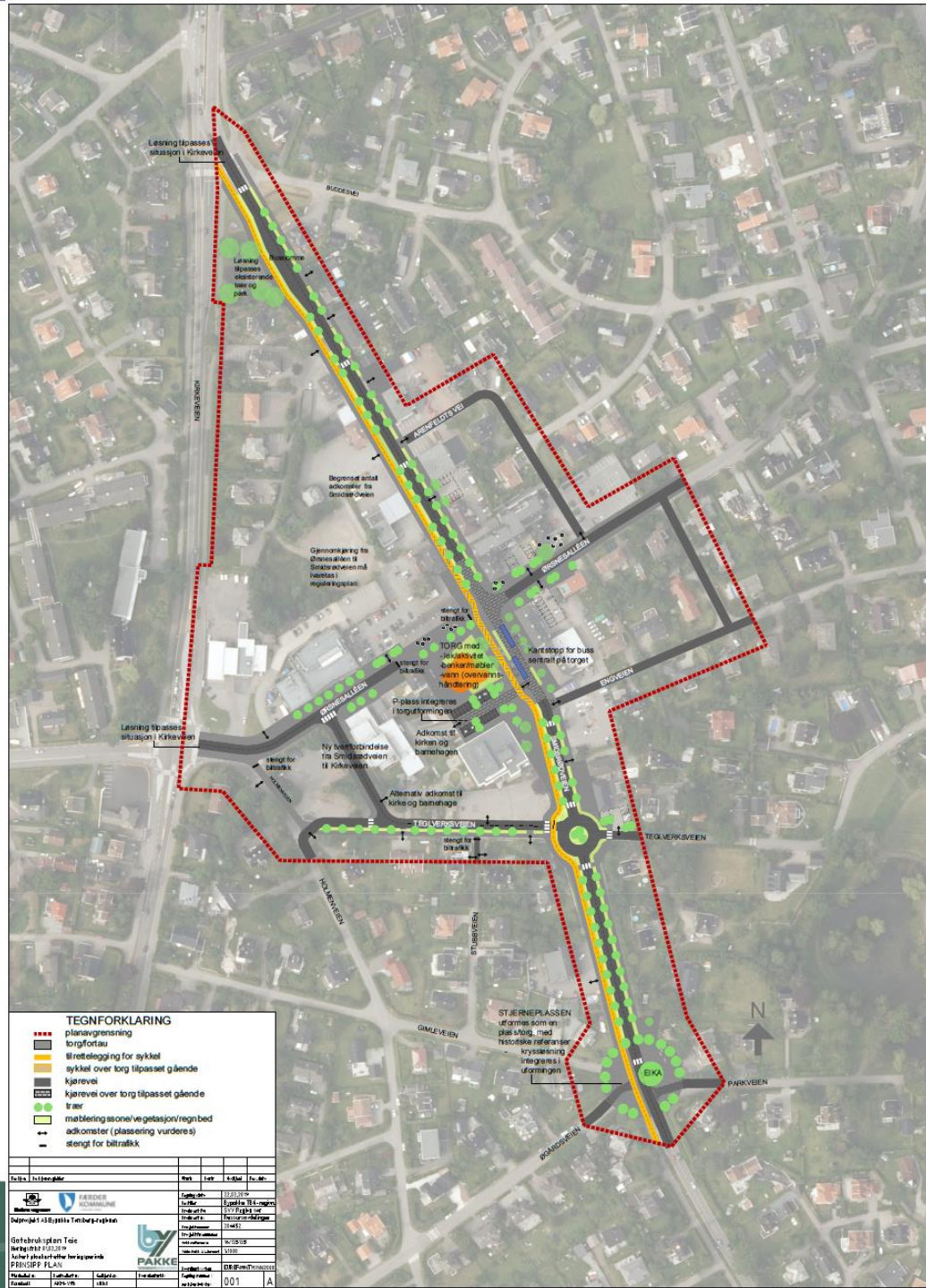
A3 – TEIE, TJØME OG HOGSNESBAKKEN



Teie

Plan vedtatt:
20. mars
2019

Nå:
Videre
planlegging av
Teie torg
(regulering)



Hogsnesbakken

Varsel om oppstart mai 2020

(...) Samtidig varsles oppstart for påkobling til lokalt vegsystem fra rundkjøring nord for Hogsnesbakken til Vear med tre alternative løsninger (...):

1. Tunnel fra rundkjøring nord for Hogsnesbakken til fylkesvei 303 på Vear
2. Rampetunneler tilknyttet tunnel fra brua til fylkesvei 303 på Vear
3. Utvidelse av fylkesvei 303 i Hogsnesbakken

Endelig løsning er ikke valgt.

SAK 11/20

Ny fastlandsforbindelse

Kostnadsberegninger

- Kostnader beregnet etter Anslagsmetoden
- Metode utviklet av SVV gjennom 25 år
- Krav om at metoden skal brukes på SVV sine prosjekt



Anslagsmetoden

- Hele kostnadsberegningen er gjort at fagpersoner som er uavhengige av prosjektet
- Prosessleder hentet fra Asplan Viak
- Prisgivere fra Sweco, Multiconsult, Rambøll, Norconsult og SVV
- Spesialkompetanse til prising av bru fra Jos. Holt, Aas-Jakobsen og SVV
- Prosjektet har skaffet mengder som skal prises

Anslagsmetoden - detaljeringsnivå

- Metoden skal gi kostnadsoverslag på +/- 10%
- Overslaget er detaljert – totalt 97 poster er priset
- De fleste av postene er sammensatt av flere underposter
- Prisgiverne priset alt uavhengig av hverandre. Det det var stor forskjell ble det diskutert.

Anslagsmetoden - detaljeringsnivå

B3 Geotekniske tiltak

Beskrivelse/forutsetninger		Spesifisert				
B3 Geotekniske tiltak						
3.1	Kalk- og sementstabilisering, stabilisert grunn	m3	50 000	141		7 062 500
3.3	Skumglass	m3	4 000	720		2 880 000
3.4 Spunt						
3.4.1	Spunting der spunt blir stående etter anlegg	m2	2 500	3 960		9 900 000
3.4.2	Midlertidig spunt	m2	0	3 625		
3.4.3	Grøtekasser <i>justert mengde</i>	lm	300	1000		300 000
						20 142 500

Det vises til vedlagt regneark for grunnlag til prissetting.

09.06.20

10 m dybde på kalk- og sementstabilisering

Håper	Frykter			
Mindre forbruk av kalk- og sement stab/EPS	Mer forbruk av geotekniske tiltak			
Andre tiltak som forbelastning kan benyttes for å redusere geotek. tiltak	Dårligere grunnforhold enn hva som er forutsatt			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Rundsum (kr)	13 700 000	20 100 000	33 800 000	23 108 003
Forventet kostnad denne post				23 130 400

Kostnadsberegninger resultater

- Beregnet tre varianter med ulik brutype:
 - Hengebru: 4034 mill kr
 - Samvirkebru: 4140 mill kr
 - Samvirkebru med skipsstøt: 5356 mill kr

Kostnadsberegninger resultater

Hengebru

Hovedposter

Dagsone Kolberg	7,2 % av total	293 mill. kr.
Dagsone Ramberg	3,5 % av total	140 mill. kr.
Dagsone Smørberg	2,6 % av total	104 mill. kr.
Dagsone Jarlsberg	4,1 % av total	167 mill. kr.
Færderbrua - Hengebru	17 % av total	691 mill. kr.
Teietunnelen	16 % av total	635 mill. kr.
Rambergtunnelen	2,8 % av total	114 mill. kr.
Hogsnestunnelen	8,8 % av total	355 mill. kr.
Mva	15 % av total	625 mill. kr.
Byggherrekostnader	12 % av total	479 mill. kr.
Grunnerverv	4,8 % av total	193 mill. kr.
Usikkerhetsfaktorer	6,4 % av total	259 mill. kr.

Brutype

- I utgangspunktet to typer:
 - Hengebru
 - Samvirkebru
- Hengebrua spenner over hele Vestfjorden og er ikke utsatt for skipsstøt
- Samvirkebrua har søyler i fjorden og må tåle påkjørsel av skip
- Forutsetningene for bruene er seilingshøyde på 40 meter og minst 80 meter seilingsbredde

Hengebru med monotårn



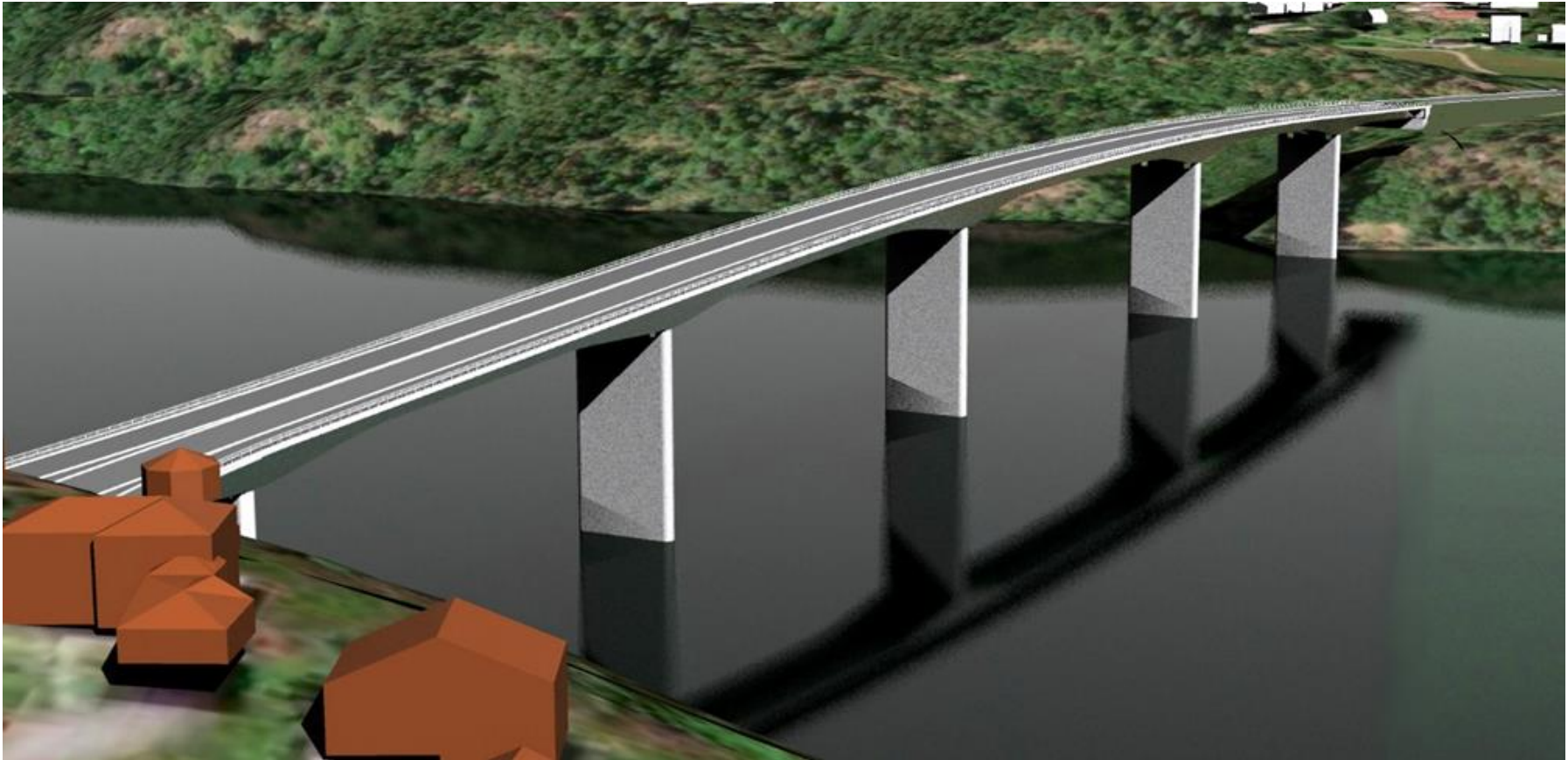
Hengebru med monotårn



Hengebru med monotårn



Samvirkebru



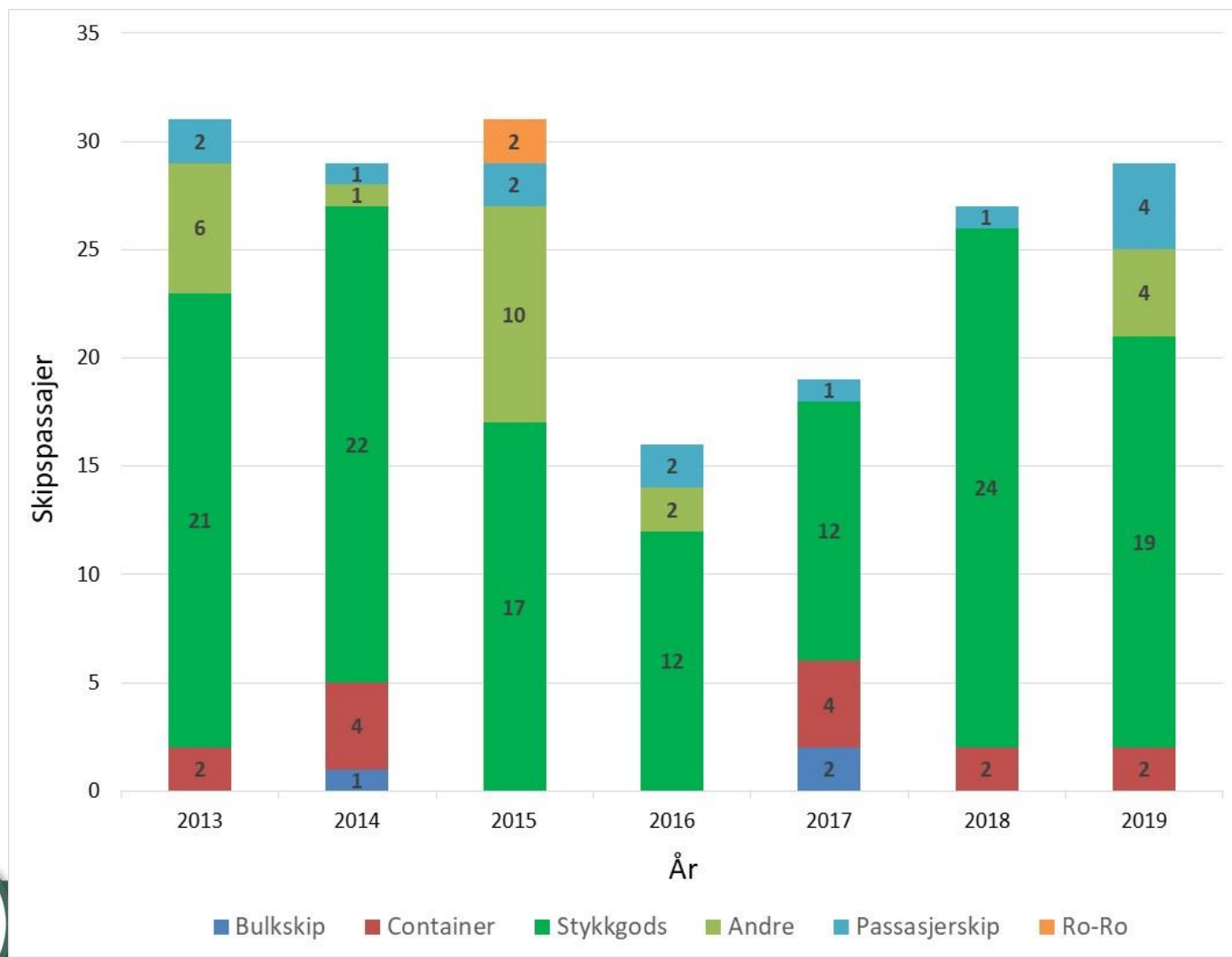
Samvirkebru dimensjonert for skipsstøt



Samvirkebru dimensjonert for skipsstøt

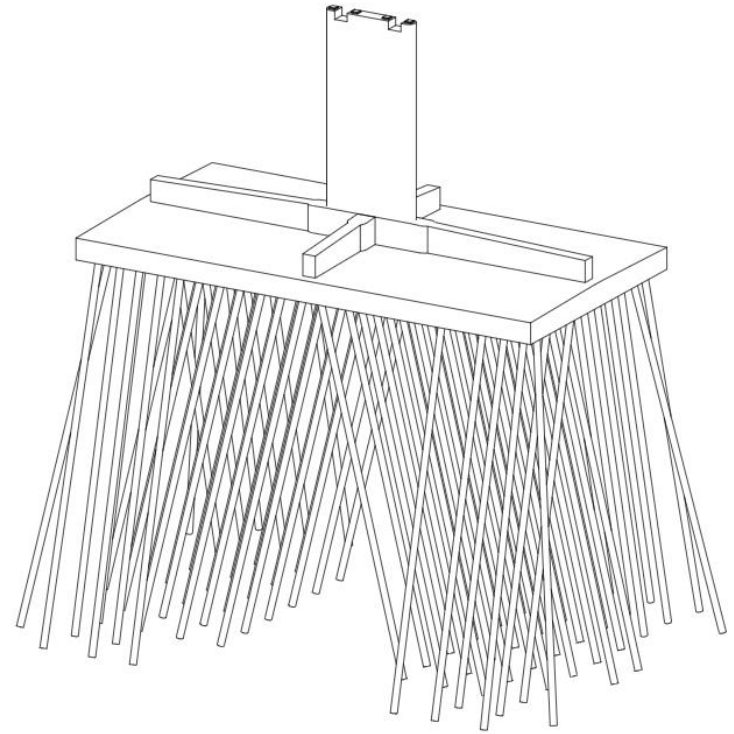


Skipstrafikk – over 50 m



Skipsstøt

- Dimensjonerende skip er på ca. 20.000 tonn
- Dette gir en stor utfordring å få til for brua over Vestfjorden



Valg av brutype – vår vurdering

- Hengebru fremstår som best
 - Beregnet med lavest kostnad
 - Minst usikkerhet rundt grunnforhold
- Skal samvirkebru være aktuelt krever det stans i skipstrafikk under brua (småbåter er OK)
- Dimensjonering for skipsstøt blir dyrt – over 1300 mill. kr mer enn for hengebru
- Kystverket har varslet at de kan ha innsigelse mot løsninger som reduserer mulighetene for skipstrafikk

Valg av brutype – prosess og forankring

- Anbefalt prosess er:
 - Hengebrua legges inn i reguleringsplanen
 - Samvirkebrua beskrives under forkastede alternativ
 - Brutype vedtas gjennom vedtak av reguleringsplan


SAK 12/20

Nytt egenandelskrav

Bompengeforliket 23.08.2019

– Nytt egenandelskrav i bypakker

- Bompengeforliket:
 - *Det forutsettes en fylkeskommunal/kommunal egenandel på 20 % i nye bypakker med investeringer på fylkeskommunale eller kommunale prosjekter. (...) Egenandelen kan ikke finansieres med bompenger. Utformingen av egenandelsordningen utredes nærmere, men kommer til anvendelse før nye bypakker legges frem.*
- Utdyping fra departementet mottatt i mai 2020
- Møte med SD i juni 2020



**Pakkestørrelse
eksl. mva:
Ca. 4,4 mrd. kr***

**Egenandel:
525 mill. kr**

**Differanse krav:
355 mill. kr**

***inkluderer 150 mill. kr i forskutterte planmidler**

Behov for å:

- Øke egenandelen og/eller
- Redusere størrelsen på pakka



Prosjekt	Foreløpig pakke	Eksempel redusert pakke	
Fastlandsforbindelse	3800	3000	I den politiske saken om optimalisering (ikke ferdigbehandlet) ble det antydnet en mulig innsparing på mellom 750-950 mill. kroner.
Gange/sykkel/kollektiv	570	570	Kommunepakke Færder og kommunepakke Tønsberg forutsettes tatt inn i denne posten.
Hogsnesbakken	150	150	
Teie	100	100	
Tjøme	60	60	
Utvidelse frem til E18	300	200	Utvidelse Jarlsberg – E18, mens indre del beholdes slik den er i dag (vedtatt fastlandsforbindelse gir trafikkreduksjon på den indre delen av Semslinna).
Kompenserende tiltak (lagt inn som erstatning for gs-tunnel Kaldnes-Korten)	200	150	Noe reduksjon.
Sum investering	5180	4230	
Forskutterte planmidler	150	150	
Totalt inkl. mva og planmidler	5330	4380	
Merverdiavgift (ca. 17% av total)	906	745	
Prosjekt eskl. mva	4424	3635	
Manglende egenandel når 525 mill. kr er trukket fra ved ulike egenandelprosent:			
Egenandelskrav 20%	359,8	202,1	
Egenandelskrav 18%	271,3	129,4	
Egenandelskrav 16%	182,8	56,7	

Tabell 3: Eksempel på redusert pakke. Alle tall i 2017-kroner.

SAK 13/20

Videre arbeid og framdrift

STATUS GJELDENE FORSKUTTERING

Status forskuttering

Forbruk ved T2	Prognose 2020	Status 19/11	Totalt forbruk pr. 2014 - tom. 19/11 2020
260 774	350 000	276 346	3 658 717
219 337	300 000	262 738	5 901 928
33 076 804	36 000 000	34 286 159	92 676 081
165 572	300 000	188 472	4 601 858
430 624	500 000	330 491	9 245 260
0	0	0	21 685
34 153 111	37 450 000	35 344 206	116 105 529

Kostnader er inkl. mva.

Mva utgjør for 2020 om lag 6,4 mill. kr

Mva for perioden 2014-2019 utgjør om lag 5,5 mill. kr

Til sammen: ca. 11,9 mill. kr

Rekvirering fra bomselskapet

- Partene garanterer for til sammen 124 mill. kr til planmidler og 26 mill. kr til renter og administrative kostnader knyttet til bomselskapet
- Det er pr. i dag rekvirert om lag 96 mill. kroner i planmidler, samt det er påløpt om lag 4 mill. kr til renter og adm. kostnader
- Påløpte, ikke-rekvirerte midler: ca. 6 mill. kr
- Restmidler til planlegging etter rekvirering: Ca. 22 mill. kr

FREMTIDIG BEHOV FOR PLANMIDLER

Behov for midler frem til vedtatt stortingsproposisjon

- Helt nødvendig arbeid for å få på plass en stortingsproposisjon:
 - Vedtatt reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse
 - KS2
 - Krever nye trafikkberegninger med oppdatert transportmodell
 - Bompengeberegninger
 - Anskaffelse av konsulent og ugifter til selve KS2-arbeidet. Krever også interne ressurser
 - «drift» av Bypakke-arbeidet og arbeid med proposisjon
- Eventuelle annet reguleringsplanarbeid
 - Semslinna, Hogsnesbakken, Teie, Nedre Langgt., Nøtterøyveien m.m.
- Midler til grunnverv fastlandsforbindelsen vil også være gunstig for fremdriften

Mulig fremdrift

Vår 2021

Enighet med SD om egenandel. Behandling av sak om optimalisering. Evt. oppstart omprosjektering av ny fastlandsforbindelse (9-12 mnd).

Vår 2022

Høring/off. ettersyn og vedtak på reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse. Vedtak bypakke.

Høst 2022

KS2-prosess

Vår 2023

Ferdigstilling KS2 og Stortingsbehandling av pakka

Vår 2024

Tidligst oppstart bygging ny fastlandsforbindelse og andre bypakke-prosjekter

Framtidig behov for planmidler

Delprosjekt	2021	2022	Kommentar
Felles kostnader	750 000	750 000	
A1 - Gatebruksplan for Tønsberg sentrum	250 000	0	0 Lav aktivitet. Se også A4.
A2 - Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme	15 000 000	0	0 Omregulering: 10-20 mill. kr. Krever vedtak.
A3 - Teie	500 000	0	0 Overført fra 2020. Se også A4.
A3 - Hogsnes	0	0	0 Regulering anslått til 9 mill. kr
A3 - Tjøme	0	0	0 Anslått behov: 5-6 mill.
A4 - Hovedaksene buss og sykkel	100 000	0	0 Lav aktivitet. Ferdigstillelse plan. Anslått behov foreslått pakke: min. 35-40 mill., inkl. gatebruksplanprosjekter
A5 - Økonomi, finansiering, bompenger (transportmodell, KS2, m.m.)	2 000 000	4 000 000	Anslått behov: 5-6 mill. kr
A6 - Semslinna	0	0	0 Regulering anslått til 10-15 mill. (hele strekningen Korten – E18)
SUM: Ca. 23 mill.	18 600 000	4 750 000	

SAK 14/20

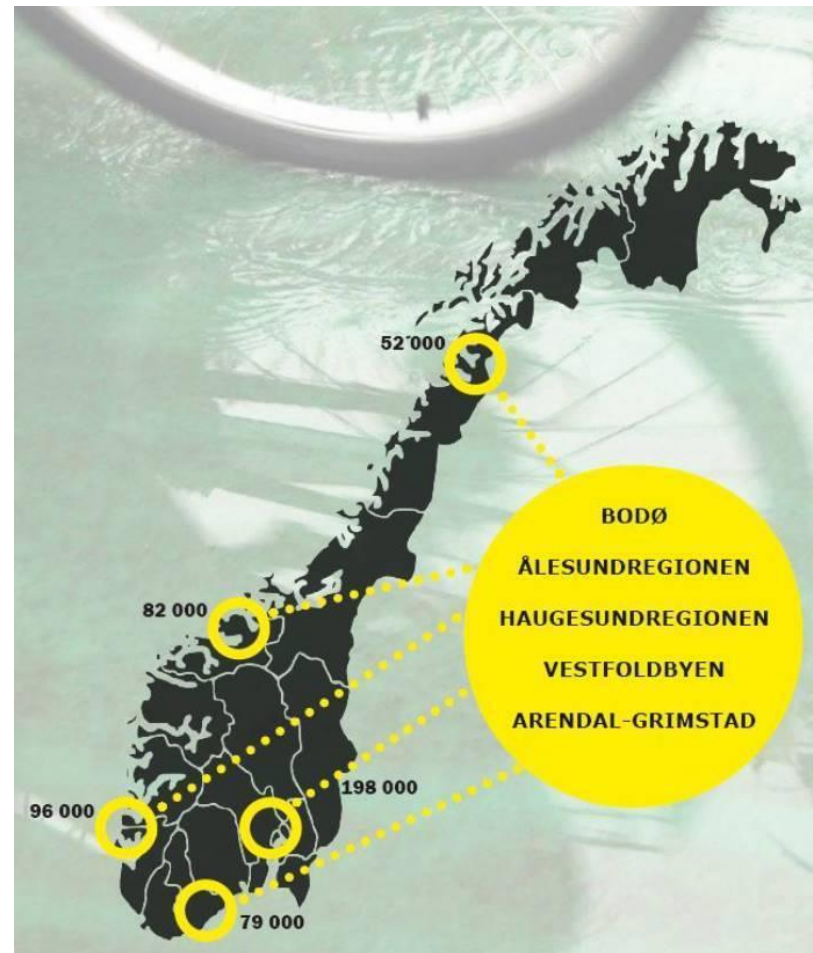
Møteplan 2021

SAK 15/20

Partnerskap for bærekraftige regionbyer

Partnerskap for bærekraftige regionbyer

- Deltar i nettverk sammen med flere andre byer som i dag ikke er en del av ordningen med byvekstavtaler
- Byområder:
 - Bodø
 - Haugesund
 - Ålesund, Arendal/Grimstad
 - Vestfoldbyene (Larvik, Sandefjord, Tønsberg)





28.

ONSDAG 28. OKTOBER 2020 KL. 08:30 UTC+01-09:30
UTC+01

**Mindre trafikk – mer grønn
vekst i hele landet!**



Helge Orten



Mathias Fischer



Espen Barth Eide

Bompeng- forliket:

*«I forbindelse med
utarbeidelse av ny NTP
vurderes andre måter å
bidra til utviklingen av
disse byområdene»*

NTP 2022- 2033 - Svar på Oppdrag 5


*«De mellomstore
byene har tilsvarende
utfordringer som
de store byene...»*

Bred enighet om at regionbyene trenger nye løsninger!

«De fem neste byene, Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal-Grimstad og Vestfoldbyene, har utviklet planer som gjør at de enten kan gå inn i byvekstavtaler eller lignende avtaler, og de har utviklet en bevissthet og en politisk modenhet i forhold til å videreutvikle en fornuftig bypolitikk også i de områdene»

Bylunsj: De viktigste erfaringene ved byvekstavtalene
Kunnskapsoppbygging og politikktutforming forts.

- Byutredningen er gjennomført i åtte byområder
- Erfaringene fra byvekstavtalene har bidratt til høyt ambisjonsnivå også i de neste byområdene
 - Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal-Grimstad og Vestfoldbyene



Statens vegvesen



Bjørne Grimsrud, direktør Statens vegvesen Økonomi og virksomhetsstyring, i «Bylunsj: De viktigste erfaringene ved byvekstavtalene», 10. november 2020

Partnerskap for bærekraftige regionbyer (2)

- Møte med samferdselsminister Knut Arild Hareide 15. desember. Statssekretærer Ingelin Noresjø og Anders Tyvand deltok også.
- **NÅ:** Viktig å jobbe politisk frem til NTP legges frem i slutten av mars



Mulig omtale i NTP 2022-2033?

Det åpnes for at flere byer kan inngå langsiktige, forpliktende avtaler på tvers av forvaltningsnivåene, etter modell fra byvekstavtalene. Aktuelle byområder må ha tilsvarende utfordringer som de største.

Dette omfatter regionbyene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyene.

Det etableres en forenklet variant av dagens byvekstavtaler, men nullvekstmålet skal fortsatt legges til grunn. Dette for å sikre bærekraftig byutvikling, en samordnet areal- og transportpolitikk, og grønn vekst i hele landet.



SAK 16/20

Eventuelt



PAKKE
TØNSBERGREGIONEN

