

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

Dato: 25.01.2022
Tid: 15:30-18:00
Møte nr: 2 -2022
Sted: Teams
Møteleder: Terje Riis-Johansen
Referent: Lene Stenersen

Faste politisk valgte medlemmer:

Vestfold og Telemark fylkeskommune: Terje Riis-Johansen (Sp), Sven Tore Løkslid (Ap), Arve Høiberg (Ap), Kåre Pettersen (V)
Tønsberg kommune: Anne Rygh Pedersen (Ap), Steinar Solum (Sp), Lise Mandal (H),
Færder kommune: Jon Sannes Andersen (Ap), Richard Fossum (Sp), Tom Mello (H)

Observatør:

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

Følgende politiske medlemmer hadde forfall: Sven Tore Løkslid

Følgende varamedlemmer møtte:

Andre faste medlemmer:

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

Fylkesmannen i Vestfold: Per Arne Olsen
Jernbanedirektoratet: Ove Skovdahl
Bane NOR: Elsebeth Bakke
Statens vegvesen: Roar Midtbø Jensen

Forfall: Ove Skovdahl, Elsebeth Bakke

Følgende vara møtte: Lars Tangerås, Bane NOR

Fra administrasjonen møtte:

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

SAK		Ansvar / frist
07/22	Valg av representanter for godkjenning av protokoll Anne Rygh Pedersen og Kåre Pettersen.	
08/22	Godkjenning av saksprotokoll 11.01.2022 Saksprotokollen godkjennes.	
09/22	Ny fastlandsforbindelse <i>Valg av vegstandard – Behandling av anbefaling fra administrativ styringsgruppe</i> Leder av Administrativ styringsgruppe, Arve Semb Christoffersen, innledet med å gjennomgå foreslåtte innsparingstiltak, samt begrunnelse for innstillingen. Blant annet er jordvern og beredskap vektlagt, og det anbefales fire felt fra Jarlsberg til Ramberg, men tunnelløsning på Smørberg og ikke vei i dagen. Dette for å spare dyrket mark. Det ble også fremlagt en alternativ innstilling, som også inkluderte reduksjon til to felt på brua. <u>Innspill og diskusjon:</u> Fylkesordfører innledet med å understreke at man nå har kommet et langt steg videre og at prosessen frem mot dette møtet har vært god. Dette ble støttet av flere. Flere pekte på at det i den videre prosessen blir viktig å jobbe med målet om nullvekst. Det må vurderes å ta i bruk trafikkregulerende tiltak, som for eksempel tidsdifferensierte bomtakster. Tiltak for å forhindre vekst i personbiltrafikken er viktig i forhold til forhandlinger om en mulig fremtidig byvekstavtale med staten. Det ble fremsatt ønske om en oversikt over «myke» tiltak man kan iverksette før stortingsproposisjonen er vedtatt. Forslaget fikk støtte av flere. Det bes om en sak til neste OSG som viser en liste over gang- og sykkeltiltak som kan igangsettes mht. regulering. Andre tiltak, som for eksempel å avlaste Nedre Langgate ved å henvise tungtrafikk til Ringveien, ønskes også vurdert. Det ble pekt på at det virker som det er bred enighet om foreslåtte løsning og at det er viktig at man kommer videre, ikke minst i forhold til hensynet til samfunnssikkerhet og beredskap. Løsningen er ikke optimal for alle parter, men akseptabel. Det ble stilt spørsmål om hvordan løsningen er tenkt fra fire-felts bru og videre mot E18. Prosjektet svarte at det fra krysset på Ramdal til E18 er planlagt fire felt på hele strekningen. Det er behov for fire felt her på grunn av høye trafikkmengder, spesielt fordi trafikken fra fv. 303 også kobles på systemet. Videre presiseres det at Rambergtunnelen er foreslått bygget med fire felt, mens Bekkeveien er planlagt med to felt.	

Det ble trukket frem som positivt at man nå har sett på en nedskalert løsning som gjør det mulig å realisere et nytt transportsystem for regionen, samtidig som det opprettholdes fire felt på brua og i Hogsnestunnelen. Det er noe spenning knyttet til hvordan en nedskalert løsning i Teietunnelen vil oppleves om 30 år, men det vurderes som fornuftig mht. økonomi å ikke sprengte ut for to løp i denne tunnelen nå. En nedskalert løsning for gående og syklende over brua ble trukket frem som riktig, da det er knyttet noe usikkerhet til behov for adskilt løsning for gående og syklende her.

Det ble uttrykt ønske om at det må jobbes videre med egenandelskravet, men det ble trukket frem som klokt at man ikke tar en ny runde sentralt for å få ytterligere klarhet i dette nå. Det må jobbes mot departementet i prosessen fremover. Nedre Glomma trekkes frem som eksempel på et byområde som har oppnådd lavere sats i forhold til egenandelskravet. Videre påpekes det at fylkeskommunens bidrag på 525 mill. kr. ikke er verdjustert og muligheter for kronejustering bør vurderes. Det pekes også på at det er viktig med aksept for at for eksempel kommunale trafiksikkerhetsprosjekter kan inngå som del av egenandelskravet.

Opposisjonen uttrykte forventninger til at det jobbes inn mot sentrale myndigheter for å få aksept for lavere egenandelskrav.

Richard Fossum oversendte følgende kommentarer til innstillingen fra administrativ styringsgruppe i forkant av møtet:

- *Saksforelegget mangler et kart som viser Smørbergløsningen i sin helhet fra Smidsrødveien til E18 inkl kjørefeltvariasjoner.*
- *Anslagsmetoden som brukes for kostnadene, har betydelig usikkerhet fordi den er for lite detaljert. Eksempelvis har grunnboringer ved Grindløkka-Kolberg og ved Hogsnesbakken vist vanskelig grunnforhold. Statistisk har anslagsmetoden lav treffsikkerhet.*
- *Tverrveien mellom Smidsrødveien og Kirkeveien vil innebære betydelige utfordringer for lokalmiljøet. Foreliggende plan inneholder ingenting om hvilke tiltak som vil iverksettes for å bøte på dette.*
- *Foreliggende plan inneholder ingenting om tiltak for å bøte på økt trafikk mellom Borgheim og Ramdal over Hellaveien – Amundrødveien – Munkerekkveien.*
- *Det foreligger ingen beskrivelse av hvilke avbøtende tiltak som er kuttet ut.*
- *Kostnadene bør oppgraderes til 2022-tall og ikke bare til 2020.*
- *Smørbergløsningen har lav måloppnåelse og nytte-kostfaktor i forhold til øyenes transportbehov, avlastning av Tønsberg sentrum, køutfordringer på nordre del av Nøtterøy og mellom Kjelle, Jarlsberg og E18, beredskap / nødetater, klima og miljø, matjord, eiendomsinngrep og finansiering / bompengesatser for befolkningen i Færder og Tønsberg.*

Prosjektet svarte at det vil utarbeides et kart som viser fastlandsforbindelsen i sin helhet. Anslagsmetoden er tilpasset det plannivået man jobber på, og omfatter også geoteknikk. I

reguleringsplanfasen er man på et detaljert nivå, og man har god oversikt over mengder som skal prises. Når det gjelder tverrforbindelsen mellom Smidsrødveien og Kirkeveien vil avbøtende tiltak som støyskjerming ol. vises i reguleringsplanen. På strekningen mellom Borgheim og Ramdal er trafiksikkerhetstiltak for myke trafikanter viktig da det kan bli økt trafikk i kortere perioder ved en evt. stenging av Teietunnelen. Avbøtende tiltak er ikke kuttet ut. Blant annet er krav om støytiltak styrt av lovverk og retningslinjer. Det er avsatt betydelig midler til støytiltak. Når det gjelder kronejustering fra 2020 til 2022-tall så kan en vurdere dette når saken skal behandles hos partene.

Møtebehandling

Administrativ styringsgruppes innstilling:

Overordnet styringsgruppe anbefaler at:

1. Ny fastlandsforbindelse nedskaleres og optimaliseres gjennom følgende tiltak:
 - a. Tunnel under Teieskogen reduseres fra fire til to felt.
 - b. Gang- og sykkelveisystemet på brua og gjennom Rambergåsen reduseres fra fem til tre meter
2. Tunnel under Hogsnesåsen opprettholdes.
3. Fjordkryssingen bygges med fire felt.
4. Fv. 300 Semslinna utvides ikke til fire felt mellom Korten og Jarlsberg.
5. Kompenserende tiltak reduseres med 100 mill. kroner.
6. Bypakke Tønsberg-regionen skal jobbe kontinuerlig med optimalisering for kostnadseffektive og klimaeffektive tiltak i både bygge- og driftsfasen.

Anne Rygh Pedersen fremmet følgende forslag som tillegg til innstillingen fra administrativ styringsgruppe:

Det bes om en sak til neste møte i overordna styringsgruppe om de tiltak innen gange, - sykkel og kollektiv som kan igangsettes før endelig budsjett og finansiering for bypakka er på plass, så nødvendig reguleringsarbeid kan igangsettes.

Richard Fossum (Sp) fremmet følgende alternativt forslag til vedtak:

- *Samferdselsdepartementets krav om nedskalering av ny fastlandsforbindelse bør innebære å utrede en nedskalert løsning mellom Kaldnes og Korten. Dette forslaget er tidligere utredet og vedtatt av kommunestyrene i Færder og Tønsberg.*
- *Nedskalert løsning for Kaldnes – Korten bør utredes med senketunell og bruk av eksisterende veinett på Nøtterøysiden, dvs ikke tunell under Teieskogen.*

		Ansvar / frist
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>En slik senketunell som tidligere vedtatt og kostnadsberegnet vil med 2022-priser bli anslagsvis 2 milliarder kroner.</i> • <i>Nedskalert løsning for Kaldnes – Korten vil åpne opp for en fastlandsforbindelse mellom Borgheim og E18.</i> <p>Votering De to alternativene ble stilt opp mot hverandre i voteringen.</p> <p>Antall stemmer for innstillingen fra administrativ styringsgruppe, inkludert forslaget til Anne Rygh Pedersen: 8</p> <p>Stemmer mot: 1</p> <p>Innstilling fremmet av Richard Fossum falt mot 8 stemmer.</p> <p>Vedtak</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ny fastlandsforbindelse nedskaleres og optimaliseres gjennom følgende tiltak: <ol style="list-style-type: none"> a. Tunnel under Teieskogen reduseres fra fire til to felt. b. Gang- og sykkelveisystemet på brua og gjennom Rambergåsen reduseres fra fem til tre meter 2. Tunnel under Hogsnesåsen opprettholdes. 3. Fjordkryssingen bygges med fire felt. 4. Fv. 300 Semslinna utvides ikke til fire felt mellom Korten og Jarlsberg. 5. Kompenserende tiltak reduseres med 100 mill. kroner. 6. Bypakke Tønsberg-regionen skal jobbe kontinuerlig med optimalisering for kostnadseffektive og klimaeffektive tiltak i både bygge- og driftsfasen. <p>Det bes om en sak til neste møte i overordna styringsgruppe om de tiltak innen gange, - sykkel og kollektiv som kan igangsettes før endelig budsjett og finansiering for bypakka er på plass, så nødvendig reguleringsarbeid kan igangsettes.</p> <p><u>Videre politisk behandling:</u> Tønsberg kommune, kommunestyret: 9. mars Færder kommune, kommunestyret: 16. mars Vestfold og Telemark fylkeskommune, fylkestinget: 15. mars</p>	
10/22	Eventuelt Ingen saker	