

Saksprotokoll: Bypakke for Tønsbergregionen - møte i Overordnet styringsgruppe (OSG) – Godkjent av valgte representanter, jfr. sak 29/18.

Dato: 30.10.2018
Tid: 15:30-17:30
Møte nr: 6 -2018
Sted: Fylkeshuset Tønsberg
Møteleder: Rune Hogsnes
Referent: Nina Ambro Knutsen

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 (H) (forfall), Nils Ingar Aabol (Ap) (forfall)

Følgende politiske medlemmer hadde forfall:

Kåre Pettersen og Hans Hilding Hønsvall (deler av møtet)

Følgende varamedlemmer møtte:

Liv Margit Karto for Kåre Pettersen. Frode G. Hestnes for Hans Hilding Hønsvall (deler av møtet).

Andre faste medlemmer:

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

Forfall:

Anne Siri Haugen, Kjell Inge Davik, Siv Tøruddbakken, Niklas Cederby

Følgende vara møtte:

Tore Kaurin for Kjell Inge Davik. Ove Skovdahl representerte også BaneNOR.

Møteplikt:

Statens vegvesen: Tore Kaurin, Nina Ambro Knutsen

Forfall:

Fra administrasjonen møtte:

Færder kommune:
Statens vegvesen: Nils Brandt, Arild Vestbø
Vestfold fylkeskommune:

SAK		Ansvar / frist
	<p>Merknad til innkallingen Det ble bemerket at sakspapirene til møtet ble sendt ut for sent til deltakerne.</p>	
29/18	<p>Valg av representanter for godkjenning av møtereferat Jon S. Andersen og Liv Margit Karto ble valgt til å godkjenne møtereferatet i tillegg til Rune Hogsnes.</p>	
30/18	<p>Godkjenning av saksprotokoll 20. august Saksprotokollen ble godkjent.</p>	
31/18	<p>A2 – Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme</p> <p>Skanning av Byfjorden Skanningen ble gjennomført 23. september, og Statens vegvesen mottok rapporten fra Veseth AS den 19. oktober. Det har derfor vært begrenset med tid til å kvalitetssikre rapporten, og samordne kvalitetssikringen med kulturminnemiljøet i forkant av møtet. Den endelige rapporten fra Veseth AS er ikke klar ennå, men vil bli sendt ut så snart den er klar. Det er funnet noen anomalier i skanningen, og det jobbes med å få disse opp i 3D. Det er imidlertid usikkert om dette er mulig.</p> <p>Pål Nymoen fra Norsk Maritimt Museum (NMM) orienterte om funnene fra undersøkelsene NMM har gjennomført i forbindelse med konsekvensutredningen, samt litt mer generelt om skanning.</p> <p>Det er varierende sedimentstykkelse i Byfjorden. Noen steder er det høy sedimentasjonshastighet, og altså tykke sedimenter. Sammen med at området var hovedhavna til Tønsberg gjør dette at det vurderes at det er et stort potensiale for funn. Nymoen opplyste også om at det gjort funn av båt fra 1200-tallet i forbindelse med arbeider i Nedre Langgate.</p> <p>Nymoen opplyste om at skanning må suppleres med boringer og seismikk for å gi sikrere svar. Det er også et større område på Korten-siden hvor det for grunt til at det er mulig å skanne, og hvor det også er stort potensiale for funn.</p> <p>Nymoen orienterte om bruk av utsatt §9 (Undersøkelsesplikt m.v. , Kulturminneloven), og brukte bygging av senketunnelen i Bjørvika som eksempel. Paragrafen omhandler undersøkelsesplikt knyttet til automatisk fredete kulturminner. Der hvor det ikke er mulig å avdekke automatisk fredete kulturminner før anleggsstart må det søkes om bruk av utsatt §9.</p> <p>Det ble stilt spørsmål om hvor mye boringer vil koste, og hvor lang tid det vil ta å få gjennomført.</p>	

Orientering om transportberegninger - resultater

I OSG 20. august ble Statens vegvesen bedt om å utrede hvilke tiltak (kombinasjon av differensierte bompengesatser og trafikkregulerende tiltak, herunder stengning av Bekkeveien) som må iverksettes for at trafikkmengden over Kanalbroen og på Nøtterøyveien skal bli tilsvarende lik ved hengebroalternativet som ved senketunellalternativet.

Nils Brandt presenterte resultatene fra analysene gjennomført av Cowi AS. En rekke ulike virkemidler og kombinasjoner av disse er testet ut.

Det er mulig å avlaste Kanalbroa like mye med ny bru som beregnet med senketunnel. Dette krever en kombinasjon av tiltak for å fremme gange, sykkel, og kollektivtransport, vegnettstiltak, samt restriktive tiltak.

Hvis det er spørsmål til trafikkberegningene ønskes de sendt Statens vegvesen i forkant av møtet. Da er det mulig å forberede svar, ofte vil det være vanskelig å gi gode svar på forutsetninger og resultater fra trafikkberegninger uten forberedelser.

Oppfølgingspunkter fra OSG 20. august

Avbøtende tiltak for å redusere miljøkonsekvenser ved senketunnel til Korten

Arild Vestbø fra Statens vegvesen orienterte om byggemetode for senketunnel. Gjennomgangen viser at spunting gjennom RAMSAR-området og områder med viktige forekomster av ålegress, allerede ligger inne i prosjektet og kostnadsoverslaget for senketunnelen. Inngrepene er nok mindre dramatiske enn det kanskje har vært en oppfatning om. SVV har også hatt et møte fylkesmannen med en nærmere orientering om dette i høst. Senketunnelen berører 3-4 dekar av viktige områder for ålegress.

I OSG 20. august ble det også etterspurt en sammenstilling av kostnader og andre tema.

Arild Vestbø orienterte kort om forskjeller i forbruk av dyrket mark mellom de to alternativene. Partene fattet i mai 2018 likelydende vedtak om at strekningen fra Kjellekrysset til E18 skal planlegges med fire felt. Med denne løsningen vil høy bru berøre totalt om lag 106 dekar dyrket mark og senketunnel 84 dekar.

Nina Knutsen orienterte om eksempler på alternative pakkestørrelser og tilhørende bomtakster basert vedtakene som er fattet i mai; altså at både kommunene og fylkeskommunen har fattet likelydende vedtak om strekningen fra Kjellekrysset frem til E18. Videre er det som en del av konsekvensutredningen antydnet muligheten for å sløyfe krysset ved Bekkeveien på Vear-siden ved valg av høybru, og heller utvide Hogsnesbakken. Transportanalysene viser at dette grepet vil redusere trafikken over Kanalbrua og på fv. 303. Dette grepet ligger imidlertid ikke inne i kostnadsoverslaget i den originale pakken for høy bru. Endelig beslutning om krysset skal sløyfes eller ikke, er ikke tatt.

	<p>Behovet for å satse på gange, sykkel og kollektiv er vel så stort ved valg av høy bru som for senketunnel, og det er derfor vist hva konsekvensene for pakkestørrelse og bomtakster vil være dersom summene til gange, sykkel og kollektivtransport er like i begge pakkene.</p> <p>Det ble stilt spørsmål om kostnaden for høy bru kan reduseres dersom man sløyfer tilkoblingen til Bekkeveien. Prosjektet svarte at å sløyfe Bekkeveiløsningen kan gi noe reduksjon i kostnaden for høy bru, men sannsynligvis bør gange- og sykkelløsningen videreføres opp Bekkeveien, samt at det vil være behov for en mer omfattende kryssløsning ved Jarlsberg-travbane hvor også Hogsnesbakken da vil koble seg på. Dette undersøkes nærmere til neste møte.</p> <p>Det ble uttrykt ønske om å komme tilbake til disse temaene i neste møte.</p> <p>Spørsmål fra medlemmer</p> <p>De ulike eksemplene på alternative pakkestørrelser ble også vist med aktuelle takster dersom man lykkes med å få vedtatt 20 års nedbetalingstid i Stortinget.</p> <p>Spørsmål om Kjellekrysset og kjøretid ble utsatt til neste møte.</p>
32/18	<p>Eventuelt</p> <p>Det ble avtalt nytt møte i overordnet styringsgruppe den 12. november.</p> <p>Informasjon fra Jernbanedirektoratet om beslutning om videre planlegging av IC Tønsberg-Stokke ble utsatt til neste møte.</p>