

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

Dato: 12.11.2018
Tid: 16:00-18:00
Møte nr: 7 -2018
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), 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

Følgende politiske medlemmer hadde forfall: Hans Hilding Hønsvall (Krf), Kåre Pettersen (V), Roar Jonstang (H)

Følgende varamedlemmer møtte:

Tom Mello for Roar Jonstang, Liv Margit Karto for Kåre Pettersen,

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, Sverre Høifødt, Niklas Cederby, Per Arne Olsen, Ove Skovdahl, 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
Statens vegvesen: Nils Brandt, Arild Vestbø, Lene Stenersen, Silje Island
Vestfold fylkeskommune:

SAK		Ansvar / frist
33/18	<p>Valg av representanter for godkjenning av møtereferat Per Martin Aamodt og Tom Mello ble valgt til å godkjenne møtereferatet.</p>	
34/18	<p>Godkjenning av saksprotokoll 30. oktober Saksprotokollen ble godkjent.</p>	
35/18	<p>A2 – Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme Rune Hogsnes minnet om at partene møtes til forhandling hos fylkesmannen den 20. november.</p> <p>Oppfølging fra møtet 30. oktober</p> <p>Nils Brandt orienterte om transportanalyser som er gjennomført basert på bestillingen gjort i OSG den 20. august.</p> <p>Senketunellen avlaster Kanalbrua mer enn høybrua. Differansen er om lag 6500 biler i døgnet. To hovedtyper av tiltak er vurdert. Tiltak som gjør det å velge høy bru mer attraktivt er endringer i fartsgrenser og færre kryss på ny forbindelse. Disse tiltakene avlaster Kanalbrua med omlag 1000 biler.</p> <p>Det er også lagt inn tiltak som reduserer biltrafikken generelt, blant annet økt satsning på gange, sykkel og kollektiv, parkeringsrestriksjoner, økte bomtakster m.m. Her er det mange ulike kombinasjonsmuligheter. Restriktive tiltak (ulike tiltak i kombinasjon) avlaster Kanalbrua med om lag 5500 biler.</p> <p>Analysene viser at man med en sammensatt virkemiddelpakke, bestående av økt satsning på gange, sykkel og kollektiv, rushtidsavgift og parkeringsrestriksjoner oppnår tilsvarende avlastning, spesielt i rush.</p> <p>Det ble stilt spørsmål om kollektivtiltak kan være tilstrekkelig til å avlaste Kanalbrua. Brandt opplyste om en må ta i bruk flere tiltak. I modellen ligger det også inne en større satsing på kollektiv enn i «grunnpakken».</p> <p>Det ble kommentert at bruk av rushtidsavgift er utfordrende, og stilt spørsmål om det er kjørt beregninger med mindre kapasitet på veinettet? Brandt opplyste om at det er kjørt beregninger med kollektivfelt i Nøtterøyveien, noe som gir redusert kapasitet for bil.</p> <p>OSG ba i møtet 20. august om en sammenstilling av vurderingene, hvor forskjellene mellom de to alternativene må komme klart frem.</p> <p>Nina Knutsen orienterte om alternative pakkestørrelser basert på vedtak som er fattet og beregninger som er gjort.</p> <p>Partene fattet likelydende vedtak knyttet til Semslinna i mai:</p>	

3. Fv. 300 Semslinna planlegges utvidet til fire felt fra Kjellekrysset frem til E18. Sambruksfelt/kollektivprioritering på strekningen vurderes i det videre arbeidet.

Videre vil det for brualternativet være mulig å sløyfe Bekkeveien på Vear. Da må man utbedre Hogsnesbakken. Tiltaket innebærer ikke en stor kostnadsreduksjon for brualternativet, da man fortsatt vil ha gang- og sykkelveiløsning i Bekkeveien, samt at det blir behov for kryssutbedring på Jarlsberg. Tiltaket vil gi reduksjon i trafikk på fv. 303 i forhold til alternativet med kryss mot Bekkeveien på Vear.

I pakkene som ble presentert i konsekvensutredningen er det satt av mer penger til gange-, sykkel- og kollektivtiltak i senketunnel-alternativet enn i høybru-alternativet. Behovet for tiltak for gange-, sykkel- og kollektiv vurderes imidlertid til å være vel så stort for høybru-alternativet. Likelydende vedtak fattet hos partene i 2014 angir at andelen til gange, sykkel og kollektiv skal være minst den samme som lagt til grunn i KVV (15%).

Det ble presentert eksempler på alternative pakker der summene til Semslinna er like for begge fastlandsforbindelsene, og hvor det er tatt høyde for å sløyfe krysset ved Bekkeveien på Vear. I de alternative pakkene er det også lagt inn like store beløp til gange-, sykkel- og kollektivtiltak i begge alternativene. Dette for å gjøre senketunnelen og brua mer likeverdige.

Uten årlige tilskudd fra Vestfold fylkeskommune på 15 mill. per år, som er benyttet i de foreløpige beregningene, vil bomtakstene øke med om lag 1 krone.

Arild Vestbø redegjorde kort for forbruk av dyrket mark basert på vedtak fattet i mai: Høybru: 106 daa. Senketunnel: 84 daa. Differanse: 22 daa (favør senketunnel).

Spørsmål fra medlemmer (utsatt fra 30.10.18)

1. Bomsatser ved 20 års nedbetalingstid
15 års nedbetalingstid utgangspunktet er ihht. gjeldende føringer. Nina Ambro Knutsen la frem eksempler på takster dersom man lykkes med lengre nedbetalingstid og andre renteforutsetninger.

2 – Kjellekrysset og kapasitet

Arild Vestbø orienterte. I utgangspunktet er Kjellekrysset et kapasitetsstrekt kryss. Det er noe kø på inn- og utfarter i rush i dag. Enkle tiltak for å forbedre kapasiteten er bedre skilting og optimaliserte svingebevegelser. Andre mer omfattende muligheter er etablering av filterfelt fra Farmannsveien til Jarlsberglinna og fra Semslinna til Kjelleveien. Slike tiltak som sistnevnte er ikke priset i KU.

	Ansvar / frist
<p>3 – Tidsforskjeller frem til E18 Fra Kolberg til E18 syd via høybru: høybru 6 minutter, senketunnel 7 minutter.</p> <p>Fra Kolberg til E18 nordover: likt for begge, 8 minutter.</p> <p>Alternativene er ganske like med hensyn til kjøretid.</p> <p>Skanning av Byfjorden</p> <p>Øyvind Sørensen orienterte om skanningen. Firmaet som har skannet har instrumenter til skanning, men ikke til å lese og tolke resultatene. Her er det hentet inn annen ekspertise. Skanning er lite brukt til å påvise arkeologiske gjenstander, men det var interessant å undersøke muligheten.</p> <p>Norsk maritimt museum (NMM) har også gjort undersøkelser i 2017, og funnene her samsvarer godt med skanningen gjennomført i 2018. Funnene NMM har gjort ligger på overflaten av sjøbunnen, og er moderne gjenstander eller søppel. Funn er trolig moringer, kaianlegg og moderne ting. Skanningen er gjennomført med bred avstand mellom linjene. Det er derfor ikke mulig å lage en 3D modell. Videre arbeid, boringer, må tas på detaljplanstadiet. Hovedformålet med boringer og detaljert seismikk er å spare kostnader til arkeologi i anleggsfasen, og ikke å finne ut hva som kan ligge i traseen. Det er ikke funnet noe som er til hinder for bygging av senketunnelen, men området kan likevel ikke «friskmeldes». Full oversikt over arkeologien får man først når man begynner å grave.</p> <p>Det ble kommentert at OSG burde fått denne type informasjon før skanningen ble igangsatt.</p>	
<p>Gatebruksplan for Teie</p> <p>Presentasjon av høringsutkast</p> <p>Silje Island presenterte høringsutkastet. Viktige grep i planen er å gjøre Teie mer attraktivt som oppholdssted, og ivareta myke trafikanter på best mulig måte. Bypakkemålene og Færder kommunes mål for Teie ligger til grunn for anbefalingen. Det er også gjennomført risikovurderinger. Planen skal være førende for den videre planlegging på Teie.</p> <p>Det ble stilt spørsmål om det er mulig å forlenge høringsfristen. Prosjektet opplyste om at det er det.</p> <p>Det ble også stilt spørsmål om det er mulig å forlenge løsningen over tovet og gå ned på veibredden i Smidsrødveien. Prosjektet opplyste om at man har akseptert å redusere byggegrensen fra 15 meter 12,5 meter. Det er 12,5 meter byggegrense også i gjeldene reguleringsplan. Det er i utgangspunktet ikke ønskelig å redusere veibredden ytterligere av hensyn</p>	

		Ansvar / frist
	<p>til fremkommelighet for alle trafikantgrupper, men det er mulig å forlenge «torv-løsningen».</p> <p>Videre ble det stilt spørsmål om det er mulig å samle parkeringen mer. Prosjektet opplyste at det i planen er vist eksempler på parkering. Endelig parkeringstilbud og plassering av parkeringsanlegg vil fastsettes når man har kommet lenger i planleggingen. Kartlegging i utredningsarbeidet viser at det i dag er overkapasitet i parkeringstilbudet.</p> <p><u>Innstilling:</u> Overordnet styringsgruppe anbefaler at:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Forslag til gatebruksplan for Teie sentrum, datert 6.november 2018, sendes ut på høring. Høringsfristen settes i forbindelse med behandlingen i Færder kommune. <p>Saksdokumenter og innstilling ble sendt ut til OSG med forbehold om behandling i ASG 9. november. I møtet 9. november besluttet ASG og legges til høringsfrist i innstillingen.</p> <p><u>Revidert innstilling etter ASG 9. november:</u> Overordnet styringsgruppe anbefaler at:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Forslag til gatebruksplan for Teie sentrum, datert 6.november 2018, sendes ut på høring med frist for uttalelse 02.01.2019. <p><u>Vedtak:</u> Overordnet styringsgruppe anbefaler at:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Forslag til gatebruksplan for Teie sentrum, datert 6.november 2018, sendes ut på høring. Høringsfristen settes i forbindelse med behandlingen i Færder kommune. 	
27/18	<p>Eventuelt</p> <p>Nina Ambro Knutsen orienterte kort om økonomi og om arbeid i gruppe A1 og A4. Det er påløpt om lag 9,5 mill. kr i planmidler i 2018. Budsjettet er justert noe ned ved T2 pga. behandling av plan for ny fastlandsforbindelse og forsinkelser her.</p> <p>Det ble stilt spørsmål om midler som gjenstår fra forrige bompengepakke. Hva skal restsum på om lag 23 mill. kr brukes til? Det bør gå til tiltak i Tønsberg og Færder, ikke andre kommuner som ikke har bidratt med penger i potten. Siv Tørudbakken bekreftet at pengene vil gå til tiltak i Tønsberg og Færder. Det er ikke bestemt hva restsummen konkret skal benyttes til.</p>	