



## Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Behandlende enhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:  
Marit Gagnat / 22073682

Vår referanse:  
17/198017-1

Deres referanse:

Vår dato:  
09.11.2017

### Bypakke Tønsberg-regionen – orientering til Samferdselsdepartementet

Bypakke Tønsberg-regionen er etablert for å videreføre arbeidet med et helhetlig transportsystem i Tønsberg-regionen. Partene i bypakka er Nøtterøy, Tjøme og Tønsberg kommuner, og Vestfold fylkeskommune. Statens vegvesen er faglig instans.

I brev datert 16. oktober 2015 besluttet Samferdselsdepartementet konseptvalg for videre planlegging av transportsystemet i Tønsberg-regionen. Basert på KVVU for fremtidig transportsystem i Tønsberg-regionen (KVVU) og kvalitetssikringen av denne (KS1) besluttet Samferdselsdepartementet at Ringvegkonseptet skulle legges til grunn. Dette konseptet fikk også lokalpolitisk støtte gjennom vedtak knyttet til høring av KVVUen våren 2014. I brevet skriver departementet videre at det er opp til lokale myndigheter gjennom den videre planlegging å avklare hvilken løsning innenfor konseptet som skal utvikles videre, Teie – Korten eller Teie – Jarlsberg, bru eller tunnel. Dette er fulgt opp i planprogram for Interkommunal kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme, fastsatt av kommunene i mars og april 2016.

Etter en silingsprosess ferdigstilt i juni 2016 har det stått igjen til sammen syv alternativer i de to korridorene, fem alternativer for Teie – Jarlsberg og to alternativer for Teie – Korten, som er blitt konsekvensutredet fullt ut. Det gjenstår både bru- og tunnelløsninger i begge korridorene. De fleste temarapportene i konsekvensutredningen ble presentert for Bypakke Tønsberg-regionens overordnede styringsgruppe 17. oktober 2017. Selve anbefalingen av løsning ble lagt frem 7. november 2017. Beslutning om hvilke alternativer som skal legges ut på høring, skal etter planen tas i møte i styringsgruppen 28. november 2017. Perioden med høring og offentlig ettersyn er på åtte uker og skal etter planen gjennomføres i desember og januar.

I ovennevnte brev forutsetter departementet at de skal bli orientert om det videre planarbeidet. I brevet fremgår det også at departementet bl.a. er opptatt av at kostnadene i

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 OSLO

Telefon: 22 07 30 00  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Postboks 702  
9815 Vadsø

all hovedsak skal holdes innenfor de anslagene som foreligger i gjennomførte utredninger samt at sentrumsrettet trafikk ikke skal øke.

Etter gjennomført konsekvensutredning for ny fastlandsforbindelse har vi nå langt mer kunnskap om de ulike alternativene enn i tidligere planfase. I konsekvensutredningen har Statens vegvesen hatt særlig fokus på kryssingen av fjorden, da det her er mest usikkerhet. Det er gjennomført to forprosjekter, et for bruløsninger (både faste og bevegelige bruer) og et for undersjøiske tunneler, samt ytterligere grunnundersøkelser. Det er gjennom dette arbeidet kommet frem at den tekniske kompleksiteten i det å krysse fjorden, over eller under vann, er mer utfordrende enn det som var antatt da KVUen ble utarbeidet. Investeringskostnaden for ny fastlandsforbindelse er derfor vesentlig høyere enn det som er anslått i KVUen.

### **Prosjektutløsende behov**

To områder ble i KVUen pekt ut som viktige prosjektutløsende behov:

- Behov for en robust og samfunnssikker fastlandsforbindelse fra Nøtterøy som sikrer viktige samfunnsfunksjoner. I praksis betyr det at det er behov for et alternativ til Kanalbrua
- Behov for å håndtere trafikkøkningen fra forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte.

Nær 30 000 innbyggere på Nøtterøy og Tjøme er i dag helt avhengig av Kanalbrua for å opprettholde samfunnsfunksjonene, både når det gjelder vareforsyning, tjenester, arbeids- og skolareiser. Kanalbrua er i dag et sårbart punkt, og det er behov for en mer samfunnssikker forbindelse. I tillegg vil en ny fastlandsforbindelse muliggjøre en avlastning av Tønsberg sentrum og lokalsenteret Teie for biltrafikk, samt gjøre det enklere å prioritere kollektivtrafikk inn mot sentrum.

### **Mål**

Målene fra KVU-fasen er videreført inn i bypakke-arbeidet. I tillegg har lokale myndigheter ønsket å inkludere nullvekstmålet for persontransport med bil i arbeidet. Tønsberg-området ble i strategi- og analysefasen til NTP 2018– 2029 pekt på som et av de byområdene som har en befolkning som ligger tett opp til de byområdene som i dag er med i ordningen med byvekstavtaler, og som ville være aktuelt ved en eventuell utvidelse av ordningen grunnet befolkningsvekst og trafikale utfordringer allerede i dag.

### **Investeringskostnader**

Ringvegkonseptet ble i KVUen anslått til å koste om lag 2 300 mill. 2010-kroner (usikkerhet +/- 40 %), inkludert 300 mill. kroner til gang-, sykkel- og kollektivtiltak. Det er gjennom lokale vedtak sagt at andelen som skal gå til gang-, sykkel- og kollektivtiltak skal være minst den samme som i KVUen, altså om lag 15 %.

I tabellene under er kostnader for KVUens Ringvegkonsept og ny fastlandsforbindelse satt opp. I tabell 1 er kostnadene fra KVUen prisjustert fra 2010-kroner til 2017-kroner basert

på SSBs byggekostnadsindeks for veganlegg, samt at nye moms-regler fra 1.1.2013 er hensyntatt.

**Tabell 1:** Investeringskostnad for Ringvegkonseptet i KVUen. Kostnadene er for firefelts veg.

	Investeringskostnad (2010-kroner)	Investeringskostnad (2017-kroner)
KVUens Ringvegkonsept	2300 mill. kr (+/- 40 %)	3000 mill. kr (+/- 40 %)
Andel av investering for Ringvegkonsept avsatt til ny fastlandsforbindelse (basert på en tunnelforbindelse Kaldnes- Korten)	2000 mill. kr (+/- 40 %)	2600 mill. kr (+/- 40 %)

**Tabell 2:** Kostnadsanslag for ny fastlandsforbindelse gjennomført i 2017. Kostnadene er for firefelts veg og inkluderer kostnader til gang- og sykkelvegløsninger på ny forbindelse.

	Investeringskostnad (2017-kroner)
Konsekvensutredning ANSLAG mars 2017, alle syv alternativer (vist med spenn i kostnader)	3500 – 5000 mill. kr* (+/- 25 %)
Konsekvensutredning – Eksempel: tunnelforbindelse som i KVUen, Kaldnes – Korten	4700 mill. kr* (+/- 25 %)
Andel (15 %) til gange, sykkel og kollektiv basert på nye kostnader	Ca. 500 – 750 mill. kr

### Årsaker til kostnadsendring og mulighet for kutt

I KVUen er det kostnadsberegnet en firefelts veg. I konsekvensutredningen er det vurdert både to- og firefelts veg. En tofeltsløsning anslås til å være om lag 10–15% rimeligere enn en firefeltsløsning. At kostnadsforskjellen ikke er større skyldes blant annet at det i alle alternativene er lengre strekninger med tunnel (i likhet med KVUens Ringvegkonsept). Kravene i tunnelsikkerhetsforskriften gjør at kostnadsforskjellen mellom to- og firefelts veg blir liten, da det for tofeltsveg er krav til rømningsveger. Beregnede trafikkmengder tilsier en firefelts løsning.

I transportanalysen ligger det inne en viss vekst i personbiltrafikken. Samme versjon av RTM som benyttes i byutredningene er brukt i dette arbeidet. Det er foreløpig ikke vedtatt hvilket år nullvekstmålet skal gjelde fra i Bypakke Tønsberg-regionen. Til sammenligning var det i 2016 en årstdøgnetrafikk på om lag 32 000 kjøretøy. Etter at bompengerekringen ble avsluttet i november 2016, har trafikken økt med om lag 5 %. Om vi splitter dagens trafikkmengde på to forbindelser, tilsvarer dette allerede en trafikkmengde hvor Statens vegvesens normaler anbefaler fire felt ved nyanlegg. I tillegg ønsker vi å gjøre om to av fire felt på dagens forbindelse til kollektiv- eller sambruksfelt, slik at det er behov for å få flyttet trafikk over på ny forbindelse. Mens det ikke er mulig å fravike tunnelsikkerhetsforskriftens krav, er det mulig å fravike normalkrav til vegbredde. Her er det fylkeskommunen som vegeier som er fraviksmyndighet, og beslutning om det skal bygges to eller fire felt vil komme senere i prosessen.

Det er gjennomført en beregning som bruker metoden angitt i indikatorsettet for byutredningen for måling av nullvekst (kjøretøykilometer), og denne viser at vi ligger 1–6 % over i 2024 sammenlignet med 2016, avhengig av alternativ. Det er derfor viktig å satse på gange, sykkel og kollektiv i det videre arbeidet. I beregningen ligger det til grunn en personbiltakst på 25 kroner (2017-kroner), men endelig takstnivå må vi naturlig nok komme tilbake til i arbeidet med en bompengeproposisjon.

Det er som nevnt sett på både faste og bevegelige bru, samt undersjøiske løsninger (senketunnel) i konsekvensutredningen. Mens kostnadsoverslagene fra KVUen treffer godt på fjelltunnel og veg i dagen, er benyttede løpemeterpriser for selve fjordkryssingene ikke grundig nok vurdert og for lave. Det er krevende grunnforhold som gjør både bruene og senketunnelene kostbare. At en bru skal kunne åpnes og lukkes med det spennet som her er nødvendig, krever meget stabile konstruksjoner. Selv om en fast bru er rimeligere, har selve fjordkryssingen stor betydning for investeringskostnadene. Om lag 600 – 1500 mill. kr (avhengig av alternativ) av kostnadsøkningen kan tilskrives mer detaljert prosjektering og bedre prosjekteringsgrunnlag. Eksempler på forhold som er hensyntatt i de nye kostnadsanslagene, er fundamentering i bløte forurensede masser, deponering av massene, bygging i trangt farvann med skipstrafikk, samt mulighet for fornminner på sjøbunn.

En hyppig årsak til kostnadsøkninger i prosjekter er standardheving. Dette er en del av forklaringen også her. I KVUen var tilbud til gående og syklende på ny forbindelse ikke inkludert i de løpemeterpriser som var lagt til grunn for kostnadsoverslaget, noe det burde vært. Med utgangspunkt i målene for bypakka er et høystandard tilbud til gående og syklende tatt med som en del av løsningene for ny forbindelse. Dette forklarer om lag 300 til 500 mill. kr av kostnadsøkningen (avhengig av alternativ).

Det er fattet likelydende vedtak hos partene om at Bypakke Tønsberg-regionen skal vektlegge gående, syklende og kollektiv, og at andelen til slike tiltak skal være minst den samme som lagt til grunn i KVUen. I KVUen var andelen til gange, sykkel og kollektiv som nevnt 15 % av kostnaden for ny fastlandsforbindelse, dvs. 400 mill. kroner (2017-kroner). Med de oppdaterte kostnadene for ny fastlandsforbindelse vil 15 % tilsi om lag 500 – 750 mill. kroner, avhengig av alternativ for ny forbindelse.

Det ble i september 2017 vedtatt en gatebruksplan for Tønsberg sentrum, og det pågår et interkommunalt planarbeid for gange, sykkel og kollektivtransport. Begge planarbeidene er bypakkeprosjekter, og vil danne grunnlaget for satsningen på miljøvennlig transport i den fremtidige bypakken. Hvilke tiltak som skal inngå i den endelige pakken og kostnadene for disse vil bli nærmere avklart i arbeidet med en bompengeproposisjon.

### **Vegdirektoratets vurdering**

Vegdirektoratet anbefaler at Samferdselsdepartementet tar kostnadsøkningen for ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy og Tjøme til etterretning. Dette begrunnes særlig med at en mer samfunnssikker forbindelse er et prosjektutløsende behov, og at kompleksiteten i en fjordkryssing ikke var tilstrekkelig vurdert i KVVU-fasen. Videre er det her kun fylkesveger. Det bør derfor være opp til lokale myndigheter å bli enige om løsning for ny fastlandsforbindelse og hvilke andre tiltak som er nødvendige for å nå målene. Tiltakspakken som ønskes finansiert gjennom en bompengoordning, blir i det videre arbeidet konkretisert gjennom detalj-/reguleringsplaner som vil danne grunnlag for en fremtidig bompengeproposisjon.

Seksjon for planlegging og grunnnerv  
Med hilsen

Gagnat Marit  
Sjefsingeniør

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*