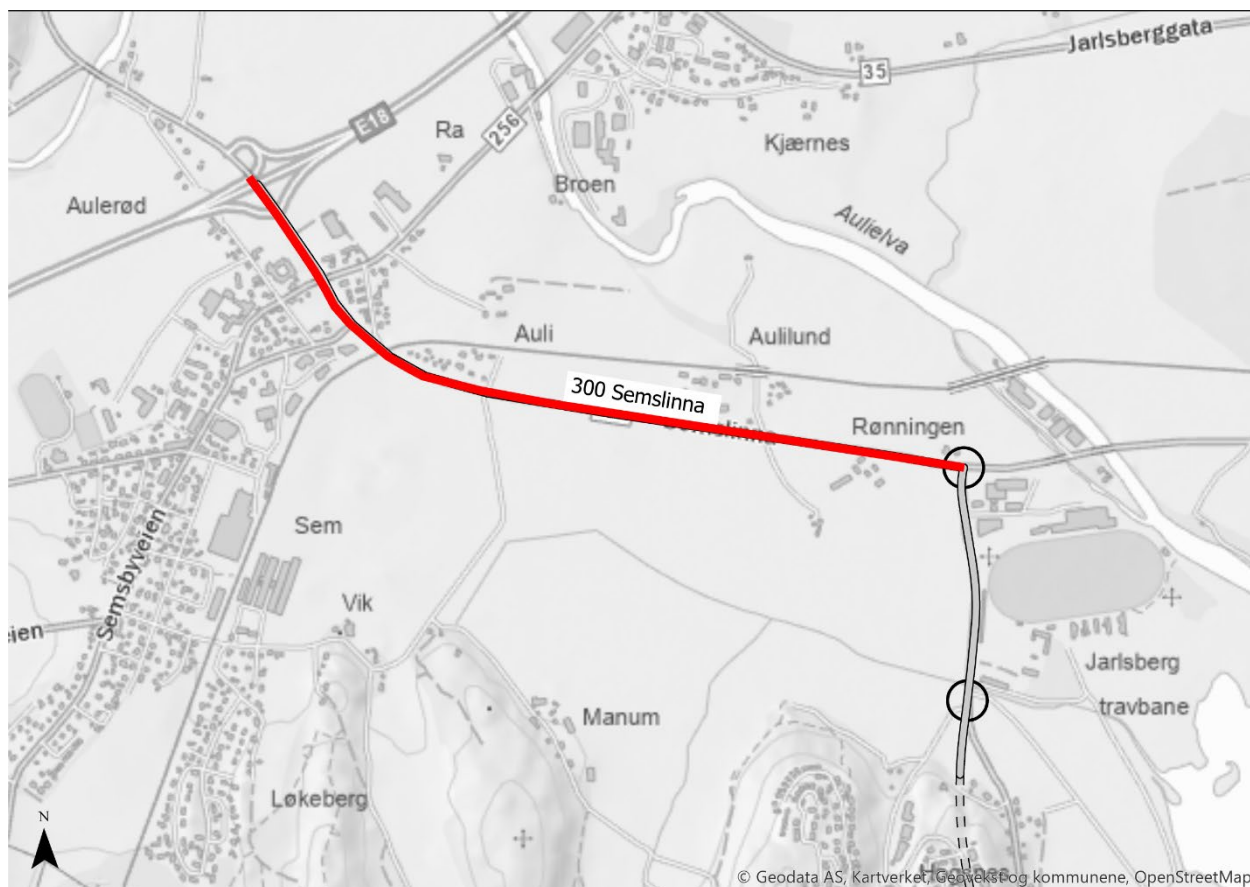


Prosjektbestilling

Fv. 300 Semslinna

Parsell: Fv. 300 Semslinna, fra rundkjøring ved Jarsberg til E18.
Prosjektnummer: xxxxxx
Prosjektfase: Reguleringsplan med konsekvensutredning
Sektor: Samferdsel
Dato: 12.03.2024



Innhold

Innhold	1
1. Bakgrunn og behov	2
1.1. Hensikt	2
1.2. Historikk	3
1.3. Hva bestilles	3
2. Mål	7
2.1. Prosjektspesifikke mål	7
3. Rammebetingelser og grensesnitt	9
3.1. Rammebetingelser	9
3.2. Grensesnitt.....	9
4. Organisering og ansvar	10

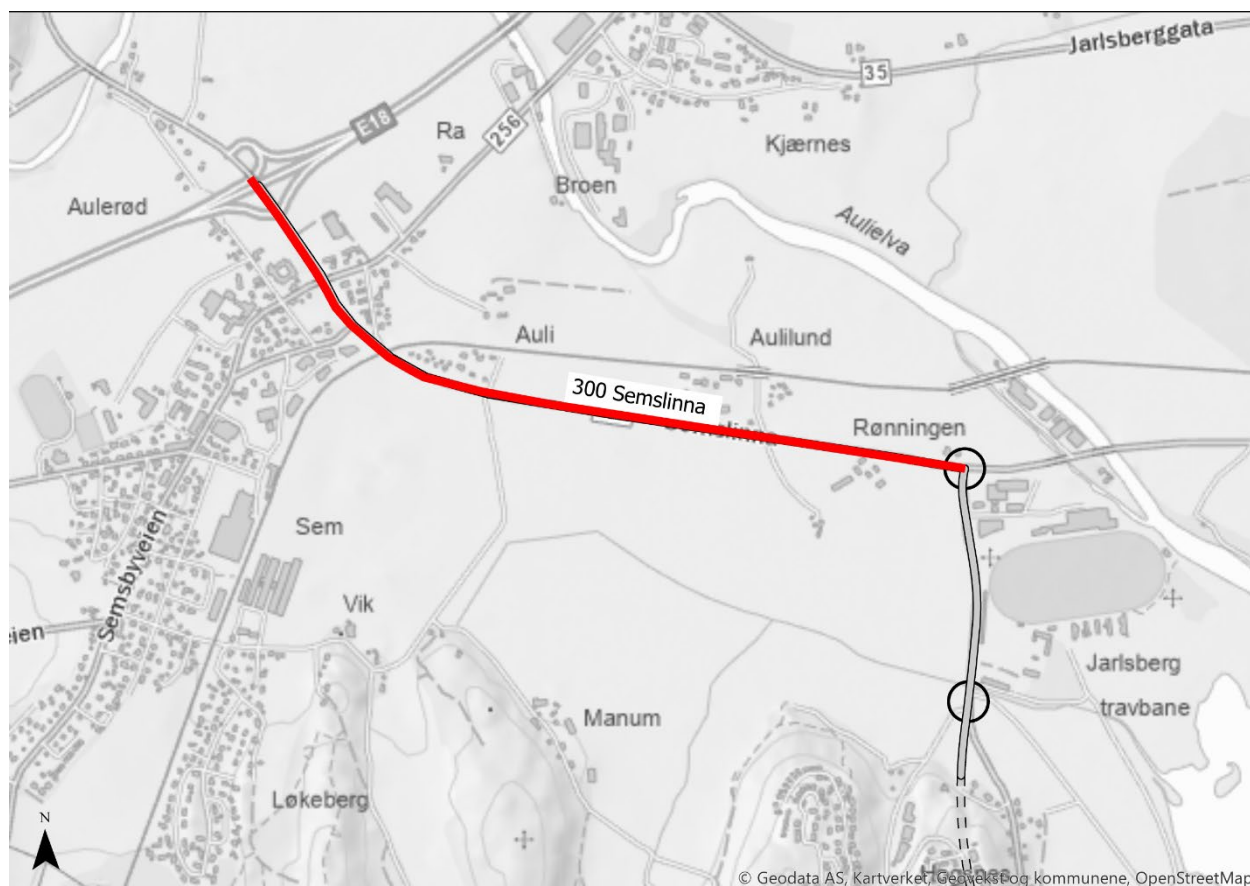
Revisjonsnr.	Endringer	Godkjent av prosjekteier	Dato	Mottatt av prosjektleder	Dato
00	Første utgave				

1. Bakgrunn og behov

1.1. Hensikt

Fv. 300 Semslinna er en veistrekning vest for Tønsberg sentrum og Vestfjorden, med et forløp som strekker seg fra kryss ved Jarlsberg Travbane i øst til rundkjøringen i Aulerødkrysset med E18 i vest (se rød markering i Figur 1-1).

I forbindelse med utbygging av ny fastlandsforbindelse, er det behov for å utvide dagens vei fra to til fire felt, fra rundkjøringen ved Jarlsberg og frem til E18. Dagens trafikkmengde overskrider anbefalte grenseverdier i vegnormalene angående kapasitet på en 2-felts veg. Når ny fastlandsforbindelse bygges vil dette ytterligere påvirke reisemønsteret og trafikkfordelingen. Det er også behov for å vurdere løsning for gange og sykkel på strekningen, både på langs og på tvers.



Figur 1-1: Prosjektstrekningen

Prosjektområdet omfatter en veistrekning på ca. 2 km, med en skiltet hastighet på 60 og 70 km/t. I henhold til trafikk tall fra 2022 hentet fra Trafikkdata, er trafikkmengden beregnet til 20 100 ÅDT (Tellepunkt Aulilund, 40 dager grunnlag).

Dagens fv.300 Semslinna har bra standard som 2-felts veg. Det er få avkjørsler langs vegen og gang- og sykkelveg på hele strekningen fra Jarlsberg-krysset til avkjøring ved fv.3132 mot Sem sentrum. På strekningen etter rundkjøringen ved Jarlsberg Travbane og frem til 100 meter øst for Viksveien er skiltet hastighet 70 km/t. Fra Viksveien og videre vestover ut til rundkjøringen ved Sem er skiltet hastighet 60 km/t.

Det er i dag 9 avkjørsler langs strekningen. Det foreslås avkjørselssanering på hele strekningen. Det må vurderes om enkelte avkjørsler opprettholdes ved at det tillates høyresving av og høyresving på. Venstresving må foretas ved at det vendes i nærmeste rundkjøring. Eventuelt må det vurderes parallelle atkomstveier. I tidligere utarbeidet skisseprosjekt¹ er det vist et forslag på hvilke avkjørsler som er vurdert stengt eller opprettholdt, men dette må vurderes i reguleringsplanarbeidet. Landbruksavkjørsler må vurderes spesielt. Det må ses i sammenheng med trafiksikkerhet, behov for kryssing for landbrukskjøretøy m.m.

1.2. Historikk

Forprosjekt og konseptutredning

I 2017, som en del av konsekvensutredning for ny fastlandsforbindelse, utarbeidet Rambøll AS et skisseprosjekt for fv. 300. Skisseprosjektet belyser noen problemstillinger som må ivaretas i reguleringsplanarbeidet. Det er tenkt en anbefalt løsning i reguleringsplanforslaget, men flere varianter må vurderes underveis i arbeidet.

Den tidligere skisserte løsningen er kostnadsberegnet ca. 275 millioner (2022-kroner), et beløp som allerede inngår i de foreløpige bompengeberegningene for bypakka.

1.3. Hva bestilles

Det skal utarbeides reguleringsplan for en løsning for utvidelse til fire felt fra Jarlsberg til Aulerødkrysset ved E18.

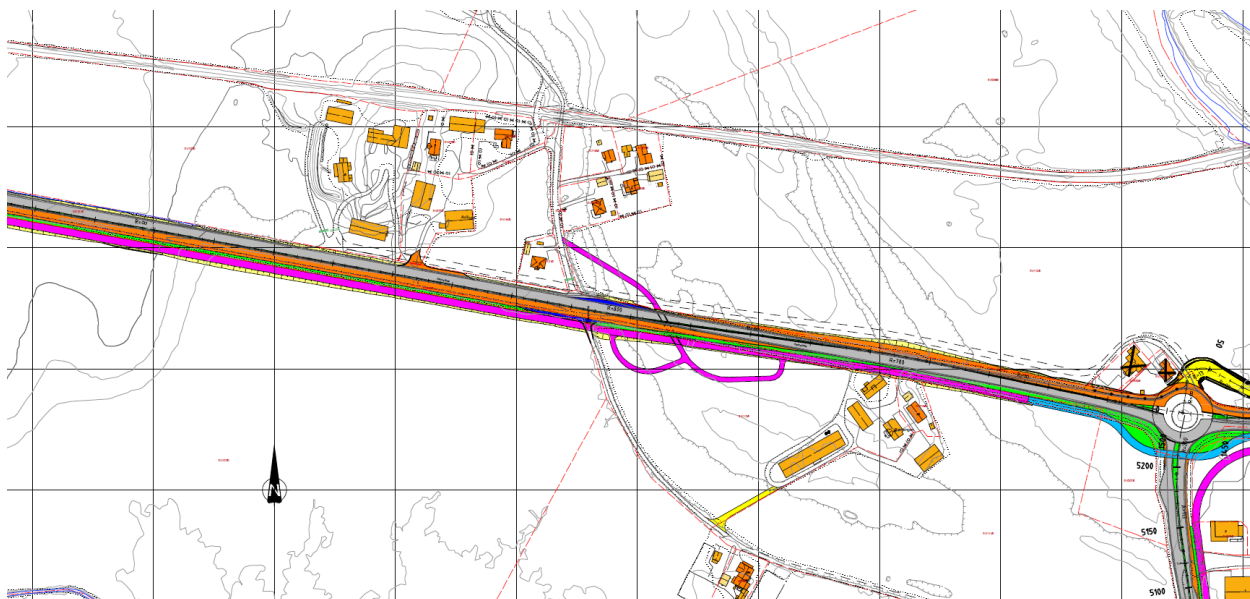
Som en del av dette arbeidet er det viktig å sanere og samle avkjørsler, og det vil være behov for å innløse striper av flere eiendommer. Dette skyldes særlig at utvidelsen til fire felt vil gi en annen trafiksituasjon, hvor trafiksikkerhet må ivaretas.

Det er behov for å krysse jernbanen. Dette må ses nærmere på, også i samarbeid med jernbanemyndighetene. En mulig løsning er beskrevet i skisseprosjektet fra 2017.

¹ <https://bypakketonsbergregionen.no/media/2031/notat-fv-300-semslinja-og-fv-308-jarlsberglinna.pdf>
<https://bypakketonsbergregionen.no/media/2036/skisser-semslinna-2.pdf>

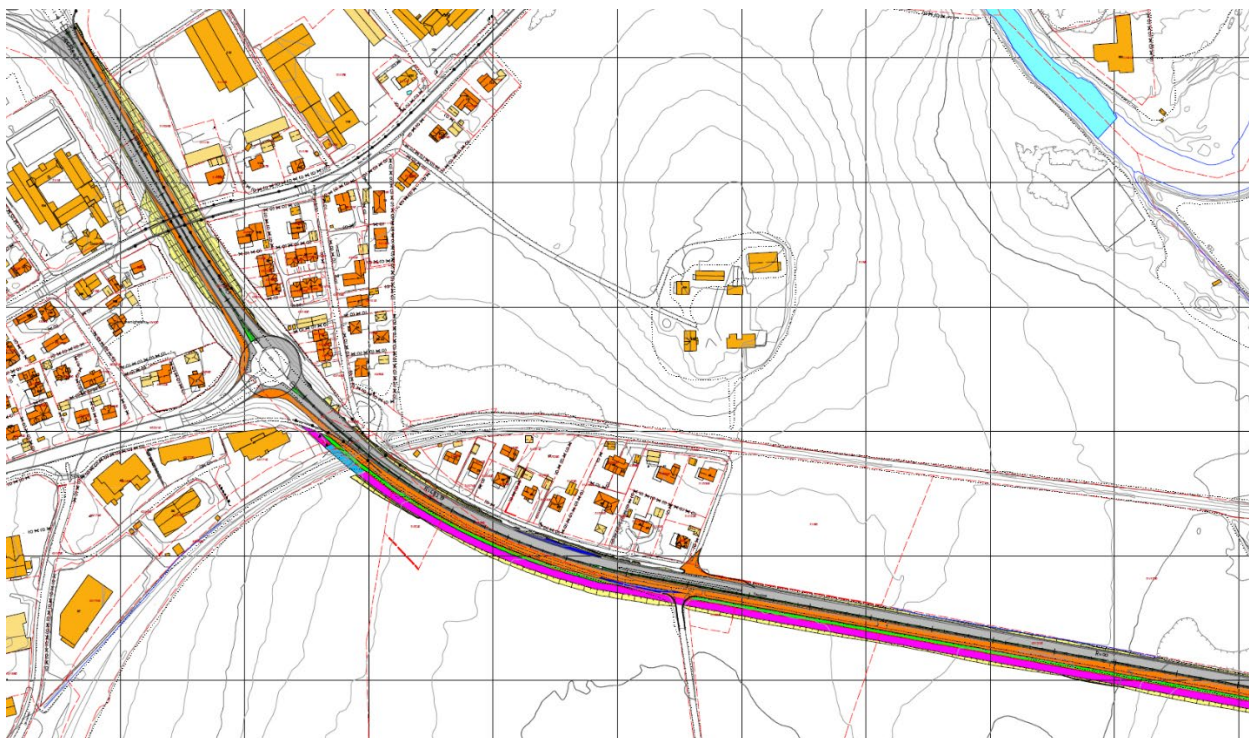
I skisseprosjektet foreslås det stripeerverv langs strekningen. Eventuelt behov for innløsning av eiendommer må vurderes. Det er flere landsbrukseiendommer på strekningen, og atkomster og behov for kryssing her må vurderes spesielt. Eventuelt makeskifte bør også vurderes.

Hensyn til myke trafikanter langs Semslinna, samt muligheter for kryssing av Semslinna er et viktig tema i arbeidet. Løsninger for kollektivtransport må også vurderes spesielt i det videre planarbeidet. Det kan være behov for sanering og flytting av holdeplasser.



Figur 1-2: Foreslått utvidelse av eksisterende trase til 4 felt og gs-vei. Eiendommer som er foreslått innløst i reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse markert med X.

Påkobling til, og rundkjøring ved Jarlsberg travbane er regulert i reguleringsplan for ny fastlandsforbindelsen. Grensesnitt mellom fastlandsforbindelsen og denne planen blir vest for regulert ny rundkjøring. Grensesnitt mot E18 i vest er ved rundkjøringen i Aulerødkrysset.



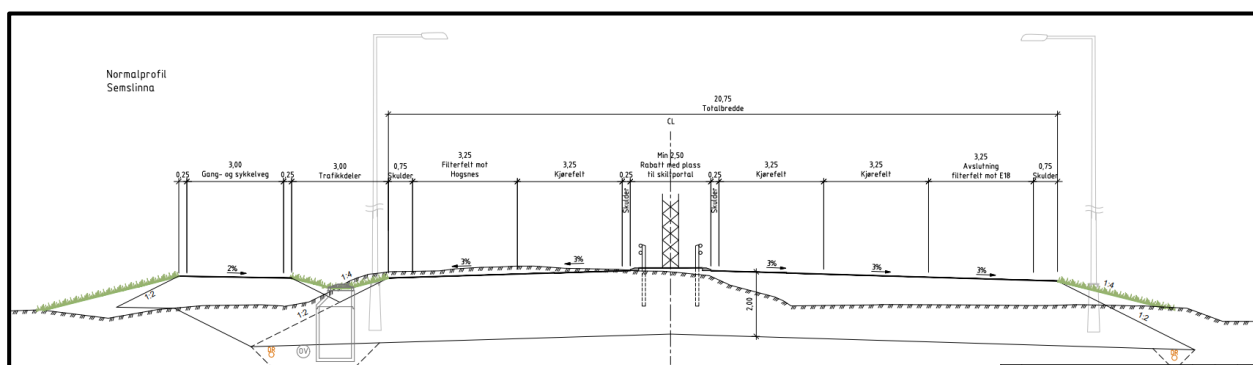
Figur 1-3: Skissen viser foreslått ny gang- og sykkelveikulvert under jernbanen (markert i blått). Skissen viser videre en mulig løsning ved Viksveien, men det er sannsynlig at det vil være behov for å stenge denne. Dette må endelig avklares i reguleringsplanarbeidet.

Statens vegvesens gjeldende vegnormaler og relevante håndbøker skal legges til grunn for arbeidet med reguleringsplanforslaget. Videre skal de faglige vurderinger og anbefalinger som fremkommer i skisseprosjektet fra 2017 legges til grunn i det videre arbeidet.

I skisseprosjektet ble følgende vurdert: «For oppgradering av fv. 300 til fullgod standard anbefales dimensjoneringsklasse H6». Vegklasse H6 er imidlertid nå tatt ut av håndboka.

Vegklasse for fv. 300 må harmonere med vegklasse for ny fastlandsforbindelse, og samme standard legges til grunn. Fastlandsforbindelsen utformes på grunnlag av Statens vegvesens håndbok N100, kapittel 2.9 Kapasitetssterke gater/veger, som gjelder blant annet for ringveier og sentrumstangenter. For denne kategorien angir håndboka at fartsgrensen skal være 50 eller 60 km/t. Det det eventuelt er lengre strekninger uten kryss og med god kurvatur, kan fartsgrensen 70 km/t vurderes med nedskilting til 50 km/t i rundkjøringer vurderes. Valg av vegklasse henger nøye sammen med fartsgrense, og prosjektet skal vurdere veiens fartsgrense ut ifra nye fartsgrensekriterier iht. NA-rundskriv 2021/01, gjeldende fra januar 2021. Fartsgrense må endelig besluttes i reguleringsplanarbeidet.

Det er i dag gang- og sykkelvei langs hel strekning. Løsninger for myke trafikanter skal beholdes eller reetableres. Standard vurderes i arbeidet med reguleringsplanen.



Figur 1-4: Normalprofil Semslinna fra reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse. NB! Skissen inneholder også filterfelt ved Jarlsberg rundkjøring. Profilet er derfor bredere enn behovet på resten av strekningen.

Det er gjort en rekke grunnundersøkelser i området i forbindelse med regulering av ny fastlandsforbindelse og utredning av jernbanetrasé, men det må vurderes om det er behov for å gjennomføre supplerende grunnundersøkelser i nødvendig omfang for å sikre at det reguleres tilstrekkelig areal til å gjennomføre nødvendige tiltak, og til å gi sikkerhet for kostnadsvurderinger av reguleringsplanforslaget.

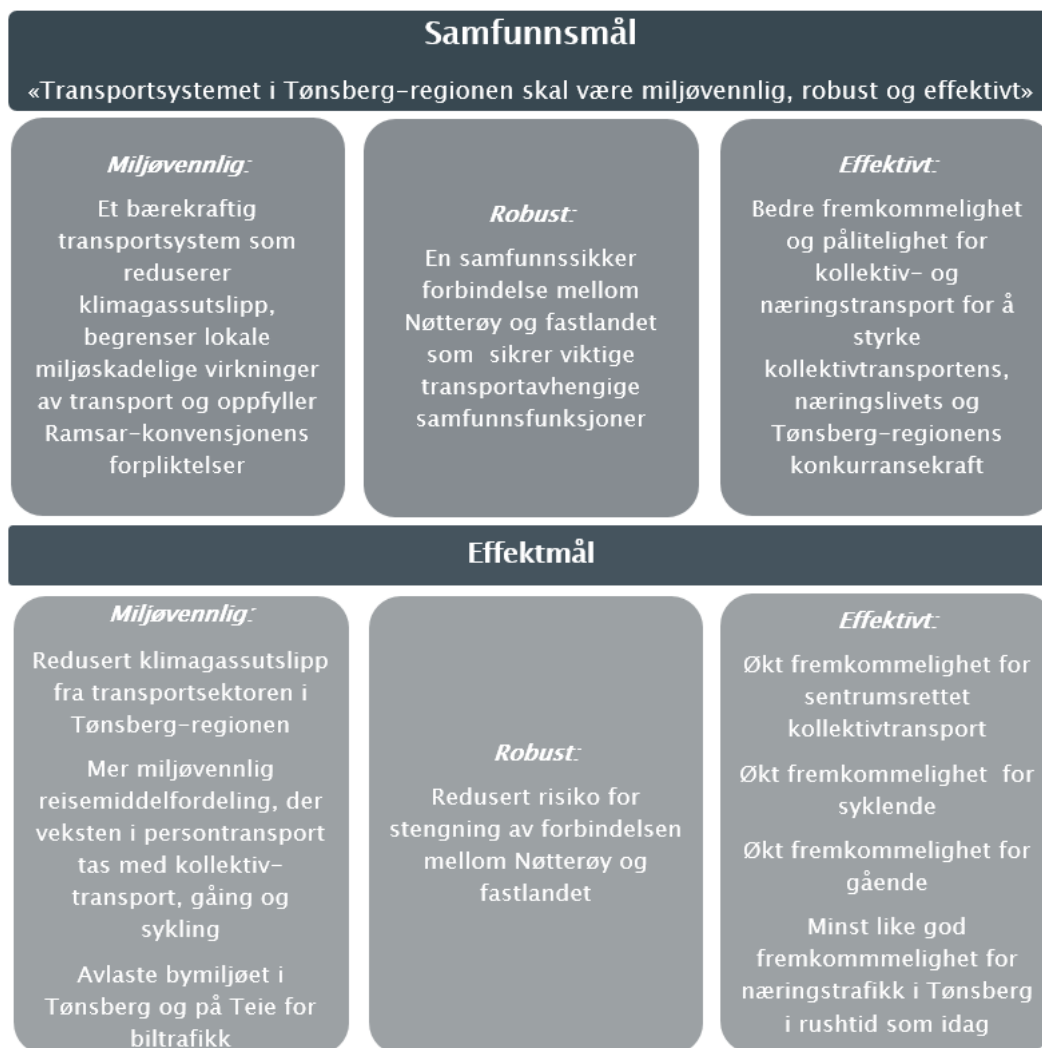
Det skal utarbeides et klimabudsjett vha. programmet VegLCA for reguleringsplanforslaget, slik at dette kan legges til grunn for fastsetting av klimakrav for byggefasen av prosjektet. Det er aktuelt med BREEAM-sertifisering i byggefasen.

Det skal utarbeides et kostnadsoverslag vha. programmet Anslag. Foreløpig kostnadsoverslag (Anslag) skal foreligge før planforslaget legges ut til offentlig ettersyn, og justeres og oppdateres dersom det blir endringer etter høring/offentlig ettersyn.

Valg av gjennomføringsstrategi, herunder kontraktstrategi og organiserings- og bemanningsstrategi for byggefasen, har stor betydning for videre framdrift og finansieringsplan, og må forankres hos prosjekteier gjennom planarbeidet.

2. Mål

Prosjektets mål springer ut fra bypakkas overordnede målstruktur:



Figur 2-1: Målstruktur Bypakke Tønsberg-regionen

2.1. Prosjektspesifikke mål

Samfunnsmål

Ny vei skal gi bedre trafiksikkerhet og bedre framkommelighet. Veksten i persontransport skal tas ved sykkel, gange og kollektivtrafikk. Bygging av anlegget skal også bidra til å forbedre folkehelsen og bedre sikkerheten spesielt for myke trafikanter.

Effektmål

- Bedret trafiksikkerhet for alle trafikantergrupper.
- Det er spesielt viktig med god framkommelighet på ny vei, blant annet for å hindre tilbakeblokkering på E18.
- Sikkerhet, framkommelighet og attraktivitet for syklende og gående skal ivaretas.
 - Flere trafikanter skal bruke sykkel, gange og kollektivtrafikk.
 - Bedre sikkerhet og trygghet for myke trafikanter.
 - Anlegget skal fremstå som attraktivt hele året.

Resultatmål

- Vedtatt reguleringsplan for løsning, innen juni 2026.
- Kostnadsoverslag vha. anslagsprosess basert på vedtatt reguleringsplan med usikkerhet +/- 10 %.
- Klimabudsjett vha. VegLCA for regulert løsning.

Alle løsninger som legges fram, skal kunne gjennomføres uten fare for varig skade på mennesker eller miljø.

Målprioritering:

1. HMS
2. Økonomi
3. Framdrift
4. Kvalitet

3. Rammebetingelser og grensesnitt

3.1. Rammebetingelser

Reguleringsplan for utvidelse av fv. 300 Semslinna, og opparbeidelse av gang- og sykkelvei langs vestsiden av veien skal vedtas innen juni 2026.

Budsjett for reguleringsplanfasen er 10 mill. kr. Midlene er finansiert gjennom forskuttering av planmidler til bypakke-prosjekt.

Styringsmål for gjennomføring av prosjektet er 275 mill. kr (2022-kr)

3.2. Grensesnitt

Reguleringsplanarbeidet må gjennomføres i nær dialog med Tønsberg kommune, og skal tilpasses vedtatt reguleringsplan for fastlandsforbindelsen.

Mulige konflikter med kommunale eller private VA-system og kabler og linjer i området må utredes i dialog med aktuell lednings-, kabel- og linjeeier. For anlegg som eies av andre etater enn Tønsberg kommune, Statens vegvesen og fylkeskommunen, skal det sjekkes ut om disse omfattes av «flytteplikten». Det kan være behov for oppgradering av VA-anlegg. Det må reguleres tilstrekkelig areal til å finne gode løsninger, spesielt for utløp av overvann. Planlegging og kostnader for dette avtales med Tønsberg kommune.

Vurdering av fartsgrense iht. gjeldende kriterier bør gjøres i dialog med Infrastruktur og Veiforvaltningsseksjonen i Vestfold fylkeskommune og skiltmyndighet hos Statens vegvesen.

Vurdering av trafikkavviklingen i byggefasen må også gjennomføres i dialog med skiltmyndighet i SVV, i tillegg til Infrastruktur og Veiforvaltningsseksjonen i Vestfold fylkeskommune. Påvirkning for kollektivtransport skal vurderes spesielt og i tett dialog med aktuelt kollektivselskap.

Dyrka mark blir i stor grad berørt, og vurdering av håndtering av dyrka mark, matjord, osv. må gjøres i tett samarbeid med landbruksmyndighet, både kommunal og landbruksrådgiver hos fylkeskommunen, samt Statsforvalter.

4. Organisering og ansvar

Prosjekteier (PE) for gjennomføring av denne fasen er leder for bypakka, Nina A. Knutsen
Prosjektleders (PL) fullmakter framgår av vedtak i fylkeskommunen knyttet til delegerte fullmakter.

Videre organisering og styring av prosjektet skal framgå av prosjektets prosjektplan. Organisering- og bemanningsstrategi og kommunikasjonsstrategi for planfasen må særlig ivareta behovet for tverrfaglighet og tverrsektoriell dialog i planarbeidet.

Framdrift og økonomi i prosjektet rapporteres til PE månedlig, og til Samferdselsdirektør og til bypakkas styringsgrupper ved T1, T2 og T3. Forslag til planløsninger skal forankres hos prosjekteier underveis i prosjektarbeidet, og endelig planforslag skal sendes på høring intern i fylkeskommunen før det sendes over til førstegangsbehandling i kommunen. Det skal være tett samarbeid med Tønsberg kommune underveis i prosessen.

Større avvik fra oppgitte rammebetingelser i dette dokumentet rapporteres umiddelbart.