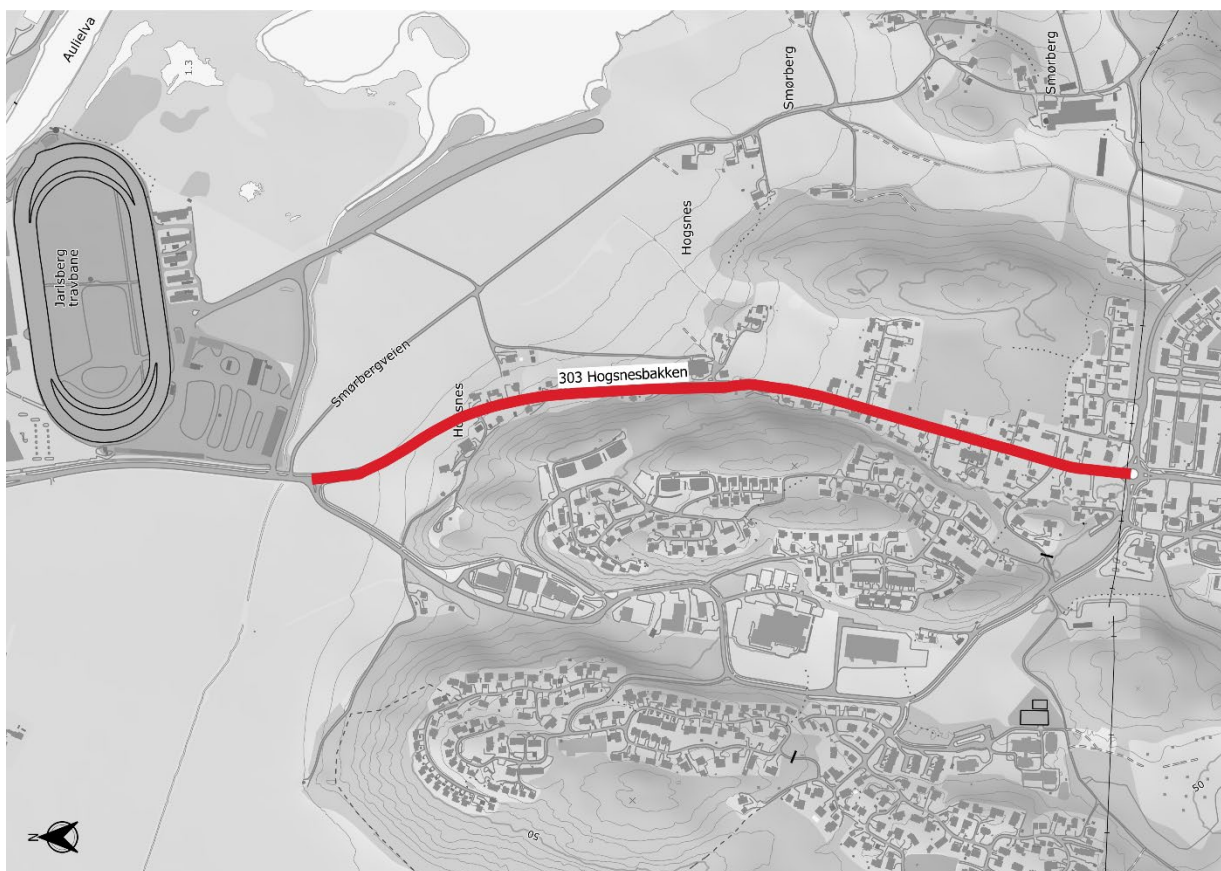


# Prosjektbestilling

## Fv. 303 Hogsnesbakken

Parsell: Hogsnesbakken  
Prosjektnummer: i7042036  
Prosjektfase: Reguleringsplan  
Sektor/seksjon: Samferdsel  
Dato: 12.03.2024



# Innhold

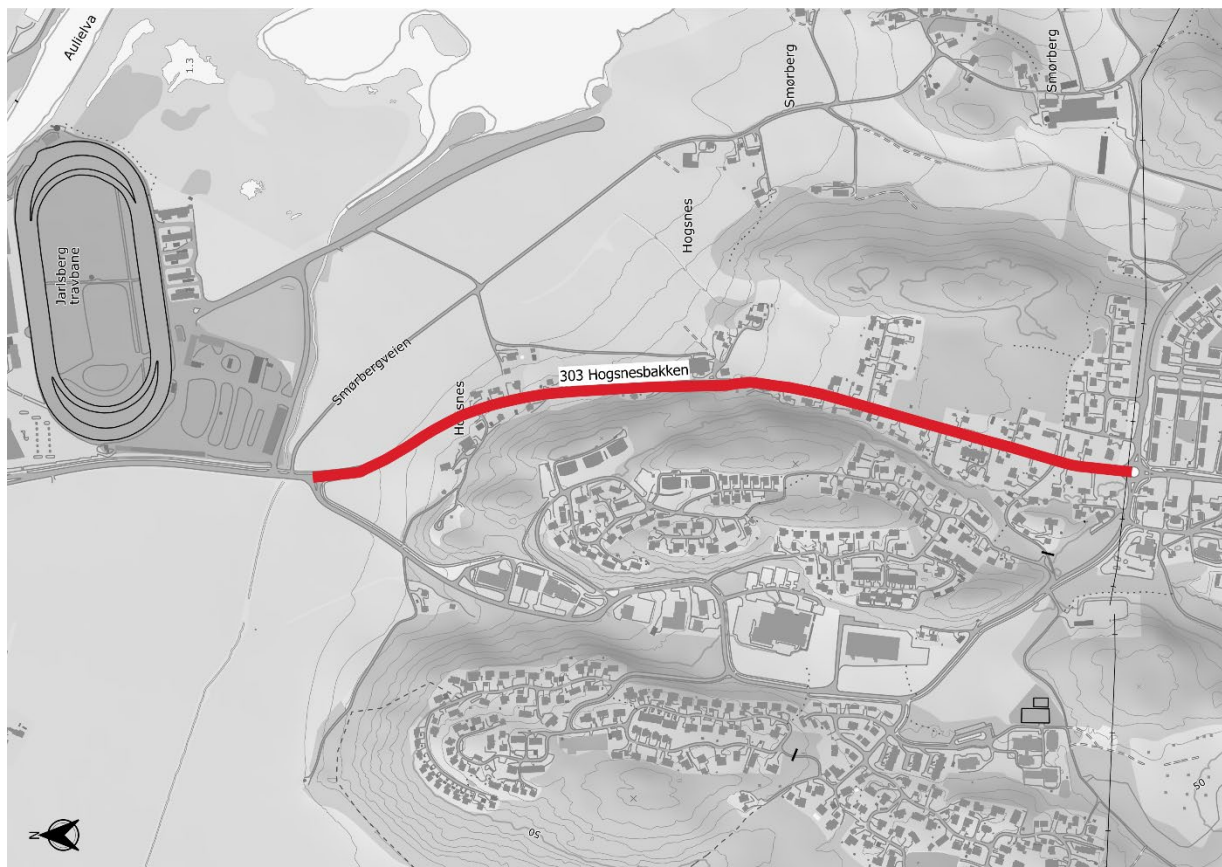
<b>Innhold</b> .....	<b>1</b>
<b>1. Bakgrunn og behov</b> .....	<b>2</b>
1.1. Hensikt .....	2
1.2. Historikk .....	3
1.3. Hva bestilles .....	5
<b>2. Mål</b> .....	<b>9</b>
2.1. Prosjektspesifikke mål .....	9
<b>3. Rammebetingelser og grensesnitt</b> .....	<b>11</b>
3.1. Rammebetingelser .....	11
3.2. Grensesnitt.....	11
<b>4. Organisering og ansvar</b> .....	<b>12</b>

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

# 1. Bakgrunn og behov

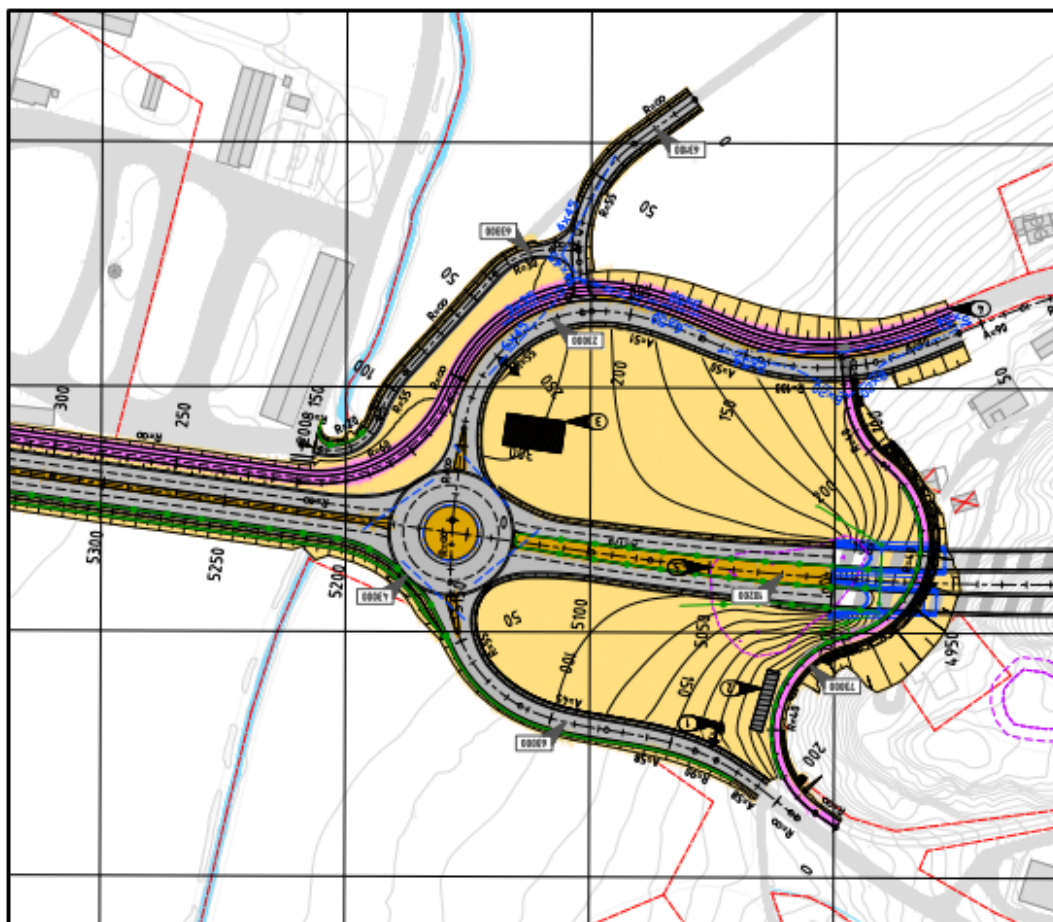
## 1.1. Hensikt

Fv. 303 Hogsnesbakken er en veistrekning vest for Tønsberg sentrum og Vestfjorden, med et forløp som strekker seg fra krysset med Bjellandveien og Smørbergveien i nord til rundkjøringen ved Bekkeveien og Vear i syd (se rød markering i *Figur 1-1*). Dagens standard på Hogsnesbakken har dårlig forfatning. Veibredden er smal, uten kjørefeltlinje, og det er ikke opparbeidet eget felt for gang- og sykkel utover strakstiltak i form av forsterket veiskulder langs strekningen. En utbedring av Hogsnesbakken har vært ønsket i flere tiår for at myke trafikanter skal kunne ferdes på en trygg måte.



*Figur 1-1: Prosjektstrekningen (vist med rød strek)*

Prosjektområdet omfatter en veistrekning på om lag 1,0 km, med en skiltet hastighet på 40 km/t. Iht. trafikk tall fra 2022 hentet fra Veidatabanken (NVDB), er trafikkmengden beregnet til 9000 ÅDT (telling og skjønn). Andel lange kjøretøy (> 5,6 m) er 6%. Prosjektet kobler seg på «Ny fastlandsforbindelse», se skisse nedenfor.



Figur 1-2: Hogsnbakken kobler seg på i rundkjøring med ny fastlandsforbindelse og Bjellandveien. Smørbergveien føres inn på Hogsnbakken.

Det er i dag totalt ca. 40 avkjørslers langs fv. 303 Hogsnbakken på prosjektstrekningen. Mange av avkjørslene er bratte og trange, og med dårlige siktforhold. Det foreslås utstrakt avkjørselssanering på hele strekningen, men at enkelte avkjørslers kan opprettholdes, spesielt på motsatt side av planlagt sykkelveg med fortau. Tidligere utarbeidet skisseprosjekt<sup>1</sup> viser forslag på hvilke avkjørslers som stenges og hvilke som opprettholdes, men dette må vurderes i detalj i reguleringsplanprosessen.

## 1.2. Historikk

En utbedring av Hogsnbakken, inkludert et mer trafiksikkert tilbud for myke trafikanter, har vært et tema i flere tiår. Ulike alternativer har vært jobbet med, både på 1980- og 1990-tallet, før det ble vedtak på kommunedelplan for ny fv. 303 Jarlsberg travbane – Bekkeveien i Tønsberg kommune i 2003 og i Stokke kommune i 2004.

<sup>1</sup> <https://bypakketonsbergregionen.no/media/2032/notat-fv-303-hogsnbakken.pdf>

Basert på kommunedelplanen ble det utarbeidet en detaljreguleringsplan for fv. 303 på strekningen Jarlsberg travbane til Bekkeveien (planID: 20130075). Reguleringsplanen omfattet vei i tunnel gjennom Hogsnesåsen, og tilstøtende vei og kryss i dagen i begge ender. Planen ble vedtatt i 2014, men ikke bygget.

I 2015 startet arbeidet med kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse. Her ble en rekke ulike traseer for ny fastlandsforbindelse vurdert, og noen av alternativene var i konflikt med den allerede vedtatte løsningen for Hogsnesbakken. I kommunedelplanarbeidet for ny fastlandsforbindelse vurderte Statens vegvesen flere alternative måter å løse trafikutfordringene i Hogsnesbakken på. Utvidelse av Hogsnesbakken var et av disse alternativene, og som en del av konsekvensutredningen for ny fastlandsforbindelse utarbeidet Rambøll AS et skisseprosjekt for en mulig utvidelse av Hogsnesbakken i 2017. Skisseprosjektet inkluderer utvidelse av fv. 303 i Hogsnesbakken mot vest og sykkelveg med fortau lagt på dagens vegareal på østsiden. Mot rundkjøringen ved Bekkeveien er det vist vei i eksisterende trase og sykkelveg med fortau mot øst. Dette vil harmonere med eksisterende tilbud for gående og syklende nordover mot Jarlsberg Travbane og sydover forbi Vear. Det er i skisseprosjektet tenkt 4 meter (2x2 m) sykkelveg, men ved eventuelt behov for å spare kostander, kan denne vurderes justert til 3 meter (2x1,5 m) i det videre arbeidet, alternativt vanlig gang- og sykkelveg, eventuelt med ekstra bredde. Rundkjøringen ved Bekkeveien beholdes som i dag.

Løsningsforslaget kan kreve innløsning av 6 eiendommer på vestsiden av Hogsnesbakken. De fleste avkjørslene til Hogsnesbakken skal saneres, og det skal legges til rette for nye atkomstveger.

## Valg av trasé for Hogsnesbakken

Kommunedelplanen for ny fastlandsforbindelse ble vedtatt av partene våren 2019, og vedtatt trasé for ny fastlandsforbindelse lar seg ikke realisere dersom Hogsnesbakken legges i tunnel, da det er i konflikt mellom tunnelene i Hogsnesåsen.

Våren 2020 ble det varslet oppstart av regulering av ny fastlandsforbindelse. Samtidig ble det varslet oppstart for påkobling til lokalt vegsystem fra rundkjøring nord for Hogsnesbakken til Vear. Flere ulike løsninger for Hogsnesbakken ble skissert i varselet.

Endelig valg av løsning for Hogsnesbakken ble avklart gjennom en prosess i bypakke-organisasjonen våren 2021, samt politisk behandling i Færder og Tønsberg kommuner og Vestfold og Telemark fylkeskommune høsten 2021. Fylkestinget behandlet saken i møte den 5. oktober 2021 og i Tønsberg og Færder kommuner den 6. oktober 2021, med følgende fire alternativer fremlagt:

- Alternativ 1: Rundkjøring ved Smørberg og tverrforbindelse i Bekkeveien
- Alternativ 2: Fv. 303 i tunnel under Hogsnesåsen
- **Alternativ 3: Utvidelse av fv. 303 i Hogsnesbakken**
- Alternativ 4: Andre tunnelloøsninger – Rampetunneler

Etter en samlet vurdering av kostnader til opparbeidelse, drift og vedlikehold, og av hensynet til ivaretagelse av lokaltrafikk og myke trafikanter på en god og trygg måte, innstilte fylkesdirektøren og kommunedirektøren i Tønsberg på følgende (alternativ 3 fra konseptutredningen):

1. Lokaltrafikk til/fra Vear, inkludert gange- og sykkeltrafikk, løses gjennom en utvidelse av Hogsnesbakken.
2. Ny reguleringsplan for Hogsnesbakken utarbeides som en del av Bypakke Tønsberg-regionen.

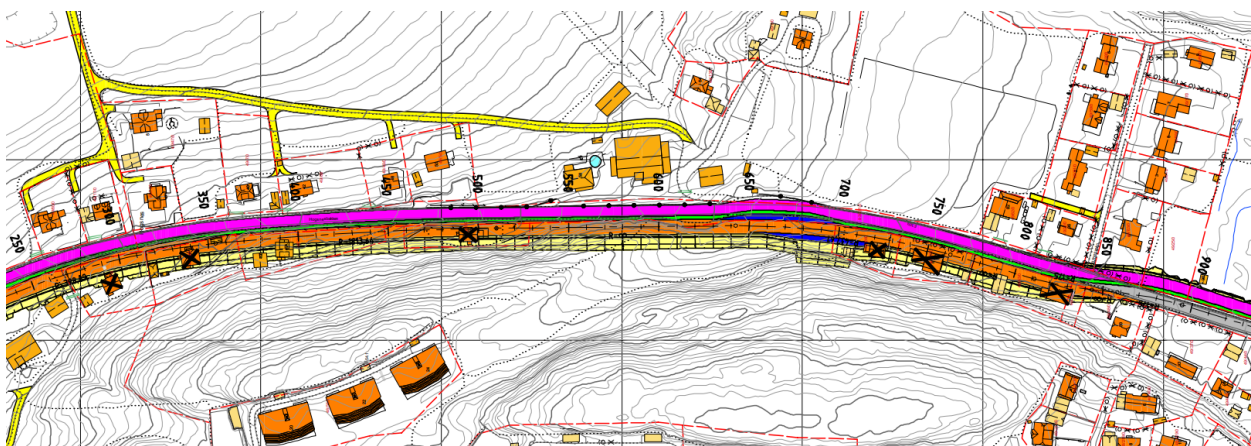
Fylkesdirektørens og kommunedirektørens innstilling ble vedtatt.

Den skisserte løsningen er kostnadsberegnet ca. 150 millioner (2018-kroner), et beløp som allerede inngår i de foreløpige bompengeberegningene for bypakka.

### 1.3. Hva bestilles

Det skal utarbeides reguleringsplan for en løsning som beskrevet i alternativ 3 i Fylkesdirektørens innstilling fra oktober 2021, altså utvidelse av Hogsnesbakken og etablering av tilbud for myke trafikanter. Dette for å få en mer trafikkisikker løsning i Hogsnesbakken. Som en del av dette arbeidet, er det viktig å sanere og samle avkjørsler, og det vil være behov for å innløse flere boligeiendommer.

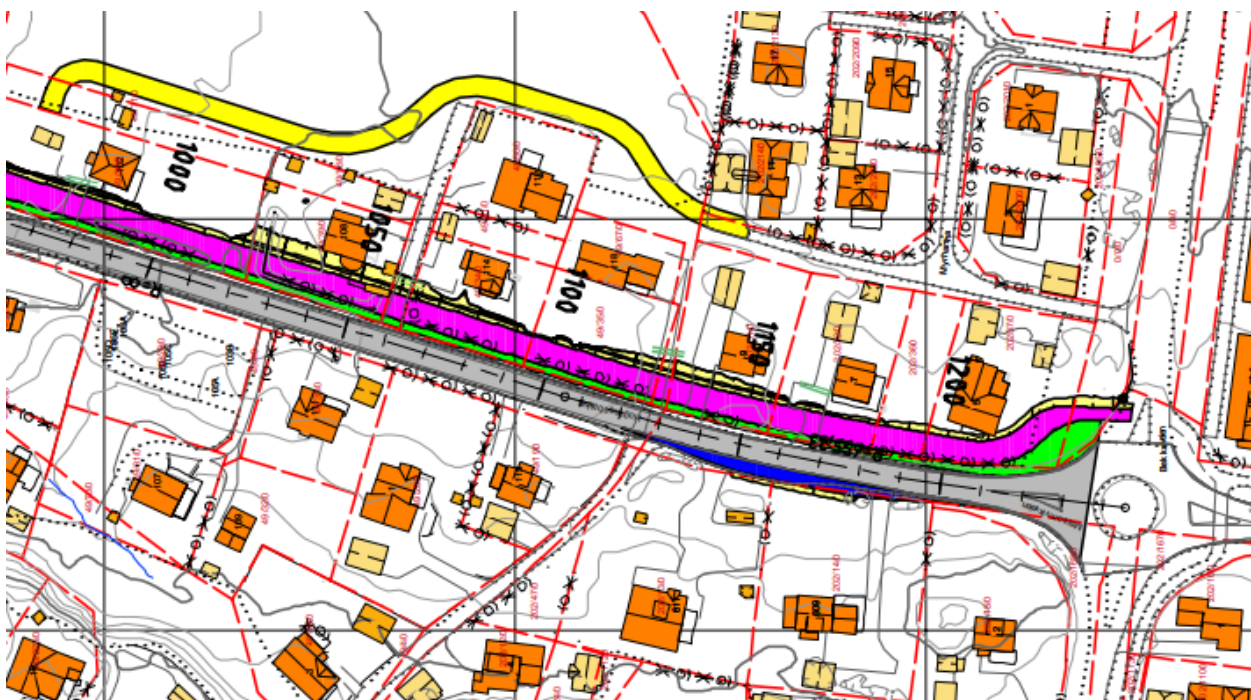
Skisseprosjektet utarbeidet av Rambøll i 2017 vil være et viktig grunnlagsarbeid for reguleringen. I skisseprosjektet foreslås det å innløse 6 eiendommer på vestsida av fv. 303 Hogsnesbakken. Disse ligger på det trangeste partiet der det foreslås bygget ny 2-feltsveg på vestsida. Avkjørslene fra eiendommene på østsida i Hogsnesbakken er bratte, trange og har dårlige siktforhold. Disse avkjørslene foreslås sanert ved at eksisterende driftsveg øst for eiendommene opprustes fram til Smørbergveien og med nye atkomstveger til hver eiendom. I løpet av reguleringsplanprosessen må det avklares om Smørbergveien omklassifiseres til kommunal vei eller skal være privat som i dag.



Figur 1-3: Eiendommer som foreslås innløst markert med X. Eksisterende driftsveg foreslått opprustet markert i gult.

For bebyggelsen nordøst for rundkjøringen ved Bekkeveien foretas en tilsvarende avkjørselssanering ved at det bygges ny atkomstveg i forlengelse av Myrhamna. Eventuell omklassifisering av veien må avklares i planarbeidet.

Nederste del av bakken er regulert i reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse, og reguleringsplan for Hogsnesbakken skal tilpasses til den vedtatte planen for fastlandsforbindelsen.



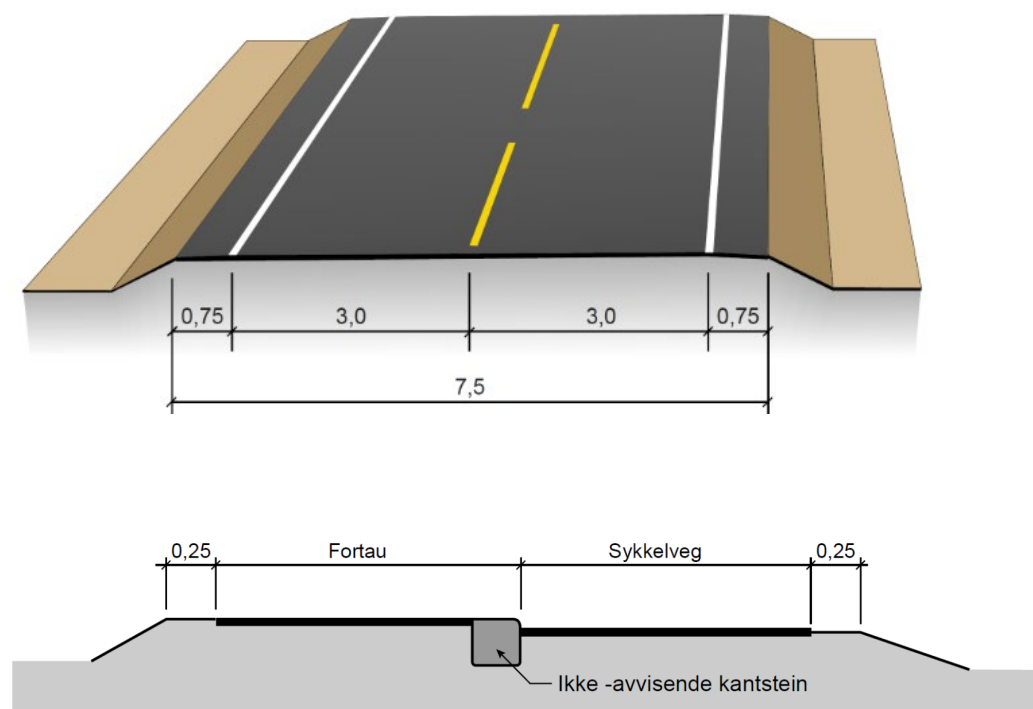
Figur 1-4: Ny atkomstveg i forlengelse av Myrhamna.

Det kan også være behov for å sanere flere avkjørsler langs Hogsnesbakken, samt alternative atkomster. Dette må vurderes i det videre planarbeidet.

## Dimensjoneringsklasse

I skisseprosjektet ble følgende vurdert: «For oppgradering av Fv 303 Hogsnesbakken til fullgod standard anbefales dimensjoneringsklasse H1 «Nasjonale hovedveger og øvrige hovedveger med ÅDT 4.000 - 12.000 og fartsgrense 60 km/t». For denne trafikkmengden skal vegbredden være 8,5 m, se skisse nedenfor. (...) Ved bygging av ny gang- og sykkelveg anbefales sykkelveg med fortau som har en totalbredde på 6,0 m. Dette gir 3,5 m sykkelveg med gul midtlinje og separat fortau på 2,5 m. Se skisse nedenfor.»

Etter dette er håndbok N100 Vegnormaler blitt revidert (2023), og H1 er erstattet av andre vegklasser. I henhold til revidert håndbok N100 (2023) er aktuell vegklasse for tiltaket Hø2. Aktuelle tverrprofil for vei og sykkelvei med fortau er vist i under.



Figur 1-5: Aktuelle tverrprofiler for veg og sykkelveg med fortau.

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.

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 utarbeidet i 2017 legges til grunn i det videre arbeidet.

Det er gjort en rekke grunnundersøkelser i området i forbindelse med regulering av ny fastlandsforbindelse, men det må vurderes om det er behov for å gjennomføre supplerende



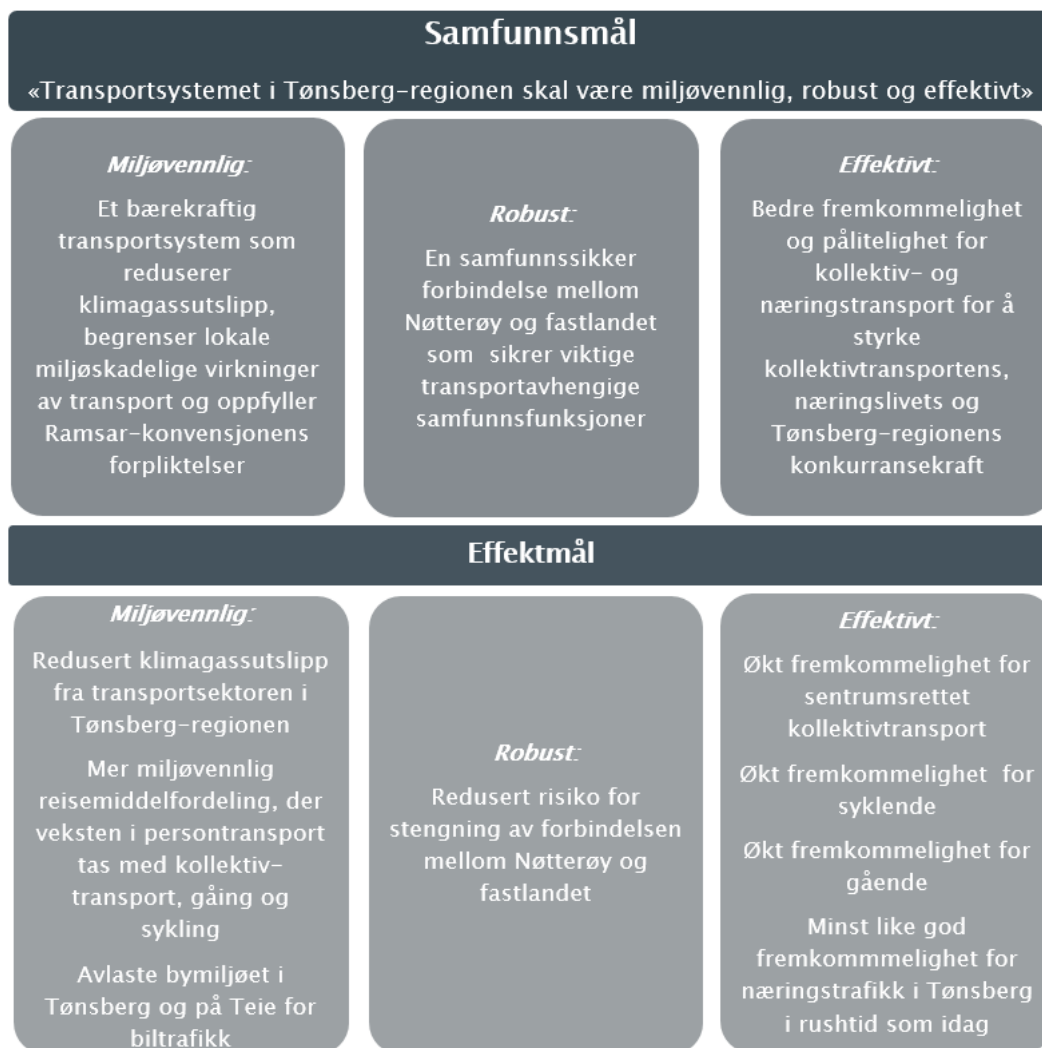
grunnundersøkelser for å sikre at det reguleres tilstrekkelig areal til å gjennomføre nødvendige tiltak, og til å gi sikkerhet for kostnadsvurderinger av reguleringsplanforslaget.

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.

## 2. Mål

Prosjektets mål springer ut fra bypakkas overordnede målstruktur:



Figur 2-1: Målstruktur Bypakke Tønsberg-regionen

### 2.1. Prosjektspesifikke mål

#### Samfunnsmål

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

## Effektmål

- Bedret trafiksikkerhet og framkommelighet for alle trafikantgrupper.
- Sikkerhet, framkommelighet og attraktivitet for syklende og gående skal forbedres spesielt.
  - 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 Alternativ 3 fra Fylkesdirektørens innstilling, innen utgangen av september 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 Hogsnesbakken og opparbeidelse av gang- og sykkelveg langs østsiden av traséen, skal vedtas september 2026.

Budsjett for reguleringsplanfasen er 9 mill. kr. Midlene er finansiert gjennom forskuttering av planmidler til bypakke-prosjekt.

Styringsmål for gjennomføring av prosjektet er 205 mill. kr (2022-kroner).

### 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 er 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 berørt, og vurdering av håndtering av dyrka mark, matjord osv. må gjøres i tett samarbeid med landbruksmyndighet, både kommunalt og hos fylkeskommune, 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 delegerede 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 styringsgrupper i bypakka 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.