

Prosjektbestilling

Ny fastlandsforbindelse til Færder

Parsell: Smidsrødveien – Kirkeveien – ramdal – Smørberg - Jarlsberg
Prosjektnummer: xxx
Prosjektfase: Byggefase
Sektor: Samferdsel
Dato: 12.03.2024



Innhold

Innhold	1
1. Bakgrunn og behov.....	2
1.1. Hensikt	2
1.2. Hva bestilles	2
2. Mål.....	6
2.1. Prosjektspesifikke mål.....	7
3. Rammebetingelser og grensesnitt	8
3.1. Rammebetingelser	8
3.2. Grensesnitt.....	8
4. Organisering og ansvar	9

Revisjonsnr.	Endringer	Godkjent av prosjekteier	Dato	Mottatt av prosjektleder	Dato

1. Bakgrunn og behov

1.1. Hensikt

Det bor om lag 30 000 mennesker i Færder kommune og i deler av Tønsberg kommune som ligger på Nøtterøy-siden. Dagens eneste fastlandsforbindelse for disse er Kanalbrua i Tønsberg. Denne er sårbar, og en mer samfunnsikker forbindelse har lenge vært et ønske i befolkningen.

I 2009 etterspurte fylkeskommunen og kommunene i området en konseptvalgutredning (KVU) av helhetlige transportløsninger for Tønsberg-området. Bakgrunnen for anmodningen var uro over et overbelastet veinett, dårlig fremkommelighet for kollektivtrafikk, belastning av bymiljø og sårbar forbindelse mellom Nøtterøy og fastlandet. KVU anbefalte en nord-sydløsning, og Samferdselsdepartementet ga sin tilslutning til anbefalingen høsten 2015.

Prosjektet er del av Bypakke Tønsberg-regionen. Det er Vestfold fylkeskommune og Færder og Tønsberg kommuner som er partene i prosjektet. Kommunedelplanen for prosjektet ble vedtatt av partene i 2019. Reguleringsplanen for ny fastlandsforbindelse, samt finansieringen av bypakka, ble vedtatt av partene i september 2023.

Denne prosjektbestillingen gjelder gjennomføring av byggefasen.

1.2. Hva bestilles

Ny fastlandsforbindelse skal bygges iht. gjeldende reguleringsplan med tilhørende bestemmelser og planbeskrivelse. Ev. avvik fra planen vurderes spesielt og avklares med prosjekteier, som også må sikre nødvendige avklaringer med partene.

Ny fastlandsforbindelse til Færder er omfatter en strekning på ca. 5,75 km. Prosjektet består av både to- og firefelts vei, tunnel, bro og veg i dagen. I Færder kommune starter prosjektet i øst med en ny to-felts tverrforbindelse mellom fv. 308 og fv. 309. Videre fortsetter forbindelsen i en ca. 1,9 km lang to-felts tunnel (med parallell rømningstunnel) under Teieskogen og kommer ut i dagen ved Ramdal. Videre fram til Semslinna er forbindelsen fire-felts vei. Fra Ramdal går forbindelsen inn i tunnel under Rambergåsen før fjordkryssing over til Smørberg i Tønsberg kommune. Brua har såkalte monotårn med diameter på 4,5 meter plassert i midtdeleren og hver side av fjorden. Hengebrua er laget av stål og er buet, med 5% stigning på begge sider som sikrer en seilingshøyde på 40 meter. Hengebruas hovedspenn er på 490 meter.

Fra Smørberg går forbindelsen i tunnel under Hogsnesåsen og kommer ut i bunnen av Hogsnesbakken. Herfra følger den dagens fv. 303 frem til påkobling mot Semslinna ved Jarlsberg travbane.

Den nye veien dimensjoneres som "Kapasitetssterk veg" vei etter avsnitt 2.9 i Veg- og gateutforming (N100 fra 2021) som gjelder kapasitetssterke veier/gater med fartsgrense 60 km/t. Kryssene planlegges som rundkjøringer, og strekningene mellom kryssene vurderes for hastighet mellom 40 og 70 km/t.



Figur 1-1: Prosjektstrekningen.

Veitraseen er regulert med ulike infrastrukturformål. Det er videre satt av areal til midlertidig bygge- og anleggsområder utenfor selve veitiltaket. Veitrase i tunnel er regulert med formål kjøreveg og sikringsone på bakken der overdekningen er mindre enn 20 meter. Det er lagt inn hensyns- / faresoner for blant annet høyspent, bevaring kulturmiljø, bevaring naturmiljø, frisiktsoner, etc. Brua reguleres som kjøreveg med formål for bruk og vern av sjø og vassdrag under.

Reguleringsplanen er vedtatt med utgangspunkt i gjeldende vegnormaler på vedtakstidspunktet. Flere fravik er innvilget. Ev. behov for ytterligere fraviksbehandling fra håndbokkrav skal vurderes av prosjekt og legges fram for prosjekteier og ev. politisk behandling i god tid før byggestart for aktuelt fravik.

Det er en rekke rekkefølgekrav og detaljerte bestemmelser i reguleringsbestemmelsene tilknyttet planen som må ivaretas i gjennomføringen av prosjektet. Noen få emner er omtalt her, men det vises ellers til dokumenter og fagrapporter tilknyttet reguleringsplanen.

YM-plan for byggefasen skal være utarbeidet før bygge- og anleggsarbeidene igangsettes. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeidene igangsettes. Planen utarbeides i samråd med kommunen.

Anleggsgjennomføringsplan med bl.a. plan for hvordan trafiksikkerhet og fremkommelighet skal ivaretas, rigg og marksikringsplan, faseplaner og plan for informasjon i anleggsfasen skal være utarbeidet før bygge- og anleggsarbeidene igangsettes. Planen utarbeides i samråd med kommunen.

Plan for håndtering av overskuddsmasser inkludert transport, mellomlagring og mottakssteder skal forelegges og være godkjent av kommunen senest ett år før oppstart av tunneldriving. Overskuddsmasser skal håndteres og fraktes på en slik måte at miljø og omgivelsene ivaretas. Fremmede arter skal kartlegges før overskuddsmasser kan flyttes. Planen skal beskrive hvordan fremmede skadelige arter skal håndteres for å hindre spredning av fremmede arter.

Alle gravearbeider samt sikrings- og fundamenteringsarbeider innenfor planområdet må detaljprosjekteres i samråd med geoteknisk sakkyndig. Dokumentasjon må foreligge før bygge- og anleggsarbeidene igangsettes.

Senest 2 år før bygge- og anleggsarbeidet igangsettes skal matjordplanen være godkjent av kommunens landbruksforvaltning. Matjordplanen skal redegjøre for håndtering og flytting av dyrka og dyrkbar jord. Flere alternative mottaksområder skal være pekt ut. Senest 1 år før bygge- og anleggsarbeidet igangsettes skal all håndtering og flytting av jord være detaljprosjektert og godkjent av kommunens landbruksforvaltning. Prosjekteringa skal omfatte forhold som avtaking av jord, plassering og utforming av mellomlager, oppbygging av jordlag og drenering på mottaksområder og tilbakeføring av midlertidige anleggsområder. Underskrevne avtaler om leveranse og mottak av jord skal følge med. Kommunens landbruksforvaltning skal varsles før arbeidet med flytting av jordmasser starter opp.

Utbredelse av Vipe skal kartlegges i vårperioden fra 15.03 til 01.06 de to siste årene før bygge- og anleggsarbeidene igangsettes som et grunnlag for å vurdere avbøtende tiltak.

Før iverksettingen av tiltak i medhold av planen skal det foretas arkeologisk utgravning av berørte automatisk fredete kulturminner. Arbeidene skal gjøres i tett dialog med Vestfold fylkeskommune.

Prinsippene i Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016) skal ligge til grunn for prosjektering og vurdering av skjermingstiltak.

Prosjektet skal foreta nødvendige bygningsregistrering i forkant av anleggsarbeidene for å kunne vurdere behov for oppfølging av ev. rystemper i anleggsfasen.

Grunnerverv skal gjennomføres i tråd med reguleringsplanen. Det er i utgangspunktet ønskelig at det foreligger tiltredelse før utlysning av hovedentreprisen, men siden det tar tid å anskaffe entreprenør (om lag et år) kan dette vurderes. Grunnerverv må senest være på plass ved siste forhandlingsrunde med entreprenørene, noen uker før entreprenørene leverer endelig tilbud. Det skal gjennomføres nødvendig grensesikring og taksering i forkant av selve grunnervervet.

Det skal beregnes et klimabudsjett vha. VegLCA. Prosjekt skal vurdere bruk av dette som en del av tildelingskriteriene for hovedentreprisen.

Prosjektet sertifiseres gjennom bruk av BREEAM.

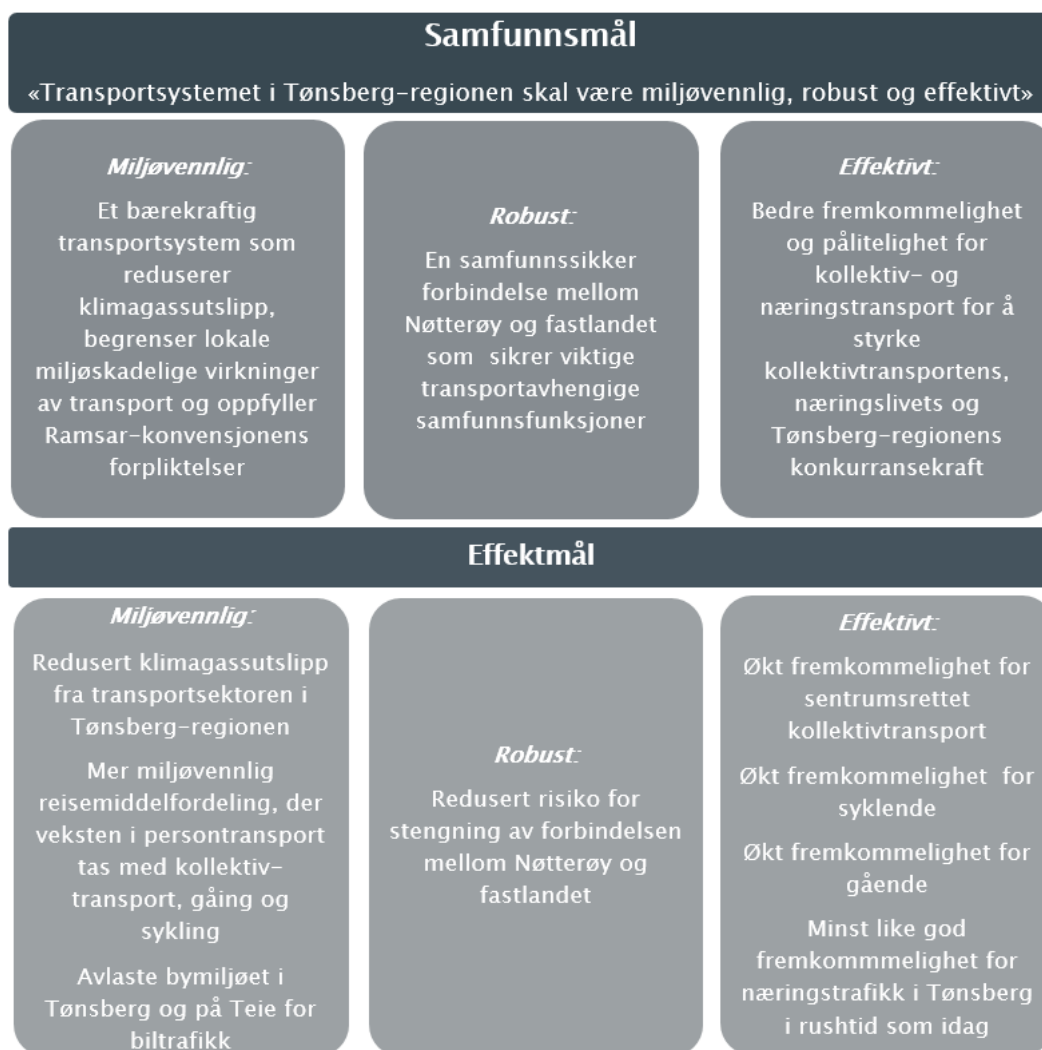
Prosjektet skal gjennomføres som en totalentreprise. En nærmere beskrivelse av gjennomføringsstrategi, herunder kontraktsstrategi, beskrives i prosjektplanen/sentralt styringsdokument (SSD) for prosjektgjennomføringen.

2. Mål

Prosjektets mål springer ut fra bypakkas overordnede målstruktur (vist i figur 2-1).

Ny fastlandsforbindelse fra Færder skal bidra til å håndtere trafikkøkningen fra forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte. Løsningen skal tilrettelegge for redusert klimagassutslipp, mer miljøvennlig reisemiddelfordeling der veksten i persontransport tas med kollektivtransport, gåing og sykling, samt avlastning av bymiljøet for biltrafikk.

Ny fastlandsforbindelse skal være robust og samfunnssikker. Transportløsningen skal sikre viktige transportavhengige samfunnsfunksjoner og gi redusert risiko for stengning av forbindelsen mellom Færder og fastlandet.



Figur 2-1: Målstruktur Bypakke Tønsberg-regionen

Ny fastlandsforbindelse skal være en effektiv transportløsning som gir bedre fremkommelighet og pålitelighet for kollektiv – og næringstransport. Løsningen skal styrke kollektivtransportens, næringslivets og Tønsberg-regionens konkurransekraft.

2.1. Prosjektspesifikke mål

Samfunns mål

- En samfunnsikker fastlandsforbindelse, med forutsigbar framkommelighet.
- Prosjektet skal bidra til en attraktiv byregion.

Effekt mål

- Bedre trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper.
- 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.
- Minimalisere skaden på ytre miljø innenfor rammene til reguleringsplanen.
- Det skal ikke velges løsninger som utsetter trafikanter, naboer eller anleggsarbeidere for unødvendig fare.

Resultat mål

- Utarbeide prosjektplan, kvalitetsplan, YM-plan og SHA-plan for byggefasen.
- Klimabudsjett vha. VegLCA for regulert løsning, som grunnlag for evt. tildelingskriterier i konkurransegrunnlaget.
- Gjennomføre grunnerverv for aktuelt utbyggingstiltak mtp. byggefase i [...]
- Utarbeidelse av konkurransegrunnlag for aktuelt utbyggingstiltak mtp. byggefase i [...]
- Gjennomføring av byggeprosjektet innen avtalte frister og vedtatt styringsramme.

Målprioritering:

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

Prosjektet skal gjennomføres uten varig skade på mennesker eller ytre miljø

3. Rammebetingelser og grensesnitt

3.1. Rammebetingelser

Prosjektet skal gjennomføres som totalentreprise, og konkurransegrunnlaget bør derfor lyses ut senest (...) for å holde ønsket framdrift. Dette innebærer at det gjennomføres en del forberedende arbeider i perioden [...].

Prosjektets styringsramme er [...].

Byggetid anslås til 4-5 år. Trafikkåpning [...].

Framdriften forutsetter stortingsvedtak om finansiering av bypakka årsskiftet 2024/2025.

3.2. Grensesnitt

Vegstrekningen går gjennom tett befolket område. God informasjon med innbyggere er derfor særlig viktig fram mot bygging og i byggefasen.

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 Færder og Tønsberg kommuner, Statens vegvesen og fylkeskommunen, skal det sjekkes ut om disse omfattes av «flytteplikten».

Vurdering av trafikkavviklingen i byggefasen må også gjennomføres i dialog med skiltmyndighet i SVV, i tillegg til Infrastruktur og Veiforvaltningsseksjonen i Vestfold fylkeskommune.

Før iverksettingen av tiltak i medhold av planen skal det foretas arkeologisk utgravning av berørt automatisk fredet kulturminne (Gravminne, ID 274239) som er markert som bestemmelsesområde #4 i plankartet (Tønsberg kommune). Det skal tas kontakt med Vestfold fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskningen kan fastsettes. Håndtering av dette må omtales spesielt i prosjektets prosjektplan.

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. Framdriften i prosjektet er avhengig av oppbemanning av prosjektet. Særlig grunnnerverv er på kritisk linje.

Framdrift og økonomi i prosjektet rapporteres til PE månedlig, og til Samferdselsdirektør og styringsgruppene i bypakka ved T1, T2 og T3. Det vil også være aktuelt å rapportere til partene i bypakka. Siden porteføljestyling ligger til grunn for bypakker, er kostnadskontroll spesielt i dette prosjektet.

Mellom prosjektleder og prosjekteier skal det avholdes styringsmøter hvor det rapporteres på framdrift, økonomi, ressursbehov, risikostyring og kvalitet.

Utover dette rapporteres evt. større avvik fra oppgitte rammebetingelser i dette dokumentet umiddelbart.