



OSG 11. januar 2022



Dagsorden

- 01/22 Valg av representanter for godkjenning av saksprotokoll
- 02/22 Godkjenning av saksprotokoll fra 02.11.21
- 03/22 Kort status andre delprosjekter
- » A3 – Hogsnesbakken
 - » A3 – Teie
 - » A1 – Gatebruksplan for Tønsberg sentrum
 - » A4 – Gange, sykkel og kollektivtransport
- 04/22 A5 – Økonomi, finansiering, bompenger
- 05/22 A2 - Ny fastlandsforbindelse
- » Valg av vegstandard – presentasjon av oppdatert beslutningsgrunnlag og strekningsvise vurderinger
 - Muntlig orientering
- 06/22 Eventuelt

SAK 01/22

**Valg av representanter for godkjenning av
møtereferat**

Representanter for godkjenning saksprotokoll

- Forslag:
 - Arve Høiberg, Vestfold og Telemark fylkeskommune
 - Tom Mello, Færder kommune

SAK 02/22

Godkjenning av protokoll fra 02.11.2021

SAK 03/22

Kort status andre delprosjekter

A3 - HOGSNESBAKKEN

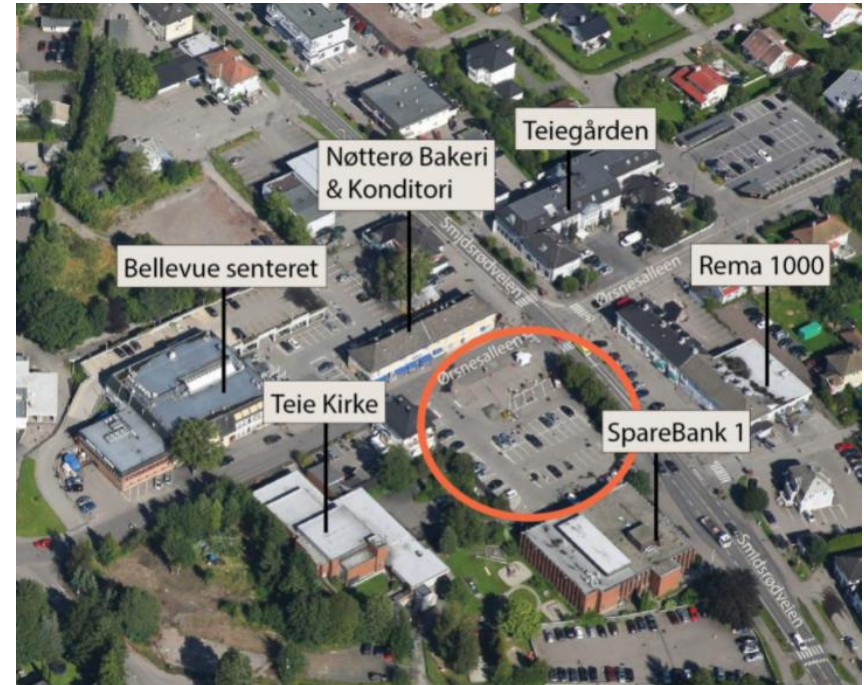
Videre oppfølging

- Gjennomført beboermøte den 30. november
- Ca. 35 deltakere
- Fra administrasjonen stilte Geir Viksand og Kristian Higley (Tønsberg kommune), og Nils Brandt, Arild Vestbø, Per Ole Landløpet (grunnerverv), og Nina Ambro Knutsen fra Vestfold og Telemark fylkeskommune.

A3 - TEIE

Status

- Færder kommune jobber med regulering av Teie Torg med planlagt sluttbehandling i løpet av 2022.
- Planlagte samhandlingsmøter med handelsstand og næringsliv før jul er utsatt pga. smittesituasjonen.



A1 – GATEBRUKSPLAN FOR TØNSBERG SENTRUM

A4 – GANGE, SYKKEL OG KOLLEKTIVTRANSPORT

SAK 04/22

**A5 Økonomi, finansiering, bompenger – Ny
forskuttering**

SAK 05/22

**A2 – Ny fastlandsforbindelse - Oppdatert
beslutningsgrunnlag og strekningsvise
vurderinger**

Prosess

- Dagens møte:
 - Presentasjon av beslutningsgrunnlag og strekningsvise vurderinger.
- 18. januar:
 - Møte i samarbeidsgruppa
- 25. januar:
 - Behandling av sak om valg av vegstandard i OSG.
 - Saksdokumenter med ASGs anbefaling sendes ut ca. 1 uke før.
- Februar og mars:
 - Behandling av saken hos partene.

Prosjektutløsende behov

1. Behov for en robust og samfunnssikker fastlandsforbindelse fra Færder som sikrer viktige samfunnsfunksjoner.



A close-up photograph of a person's leg and foot on a bicycle pedal. The person is wearing a dark sandal. The bicycle is black and has a battery pack mounted on the frame. The background is a paved surface. A green semi-transparent box is overlaid on the left side of the image, containing white text.

Prosjektutløsende behov

2. Behov for å håndtere trafikkøkningen fra forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte.

«Transportsystemet i Tønsberg-regionen skal være miljøvennlig, robust og effektivt»

Miljøvennlig

Et bærekraftig transportsystem som reduserer klimagassutslipp, begrenser lokale miljøskadelige virkninger av transport og oppfyller Ramsar-konvensjonens forpliktelser

Robust

En samfunnssikker forbindelse mellom Nøtterøy og fastlandet som sikrer viktige transportavhengige samfunnsfunksjoner

Effektivt

Bedre fremkommelighet og pålitelighet for kollektiv- og næringstransport for å styrke kollektivtransportens, næringslivets og Tønsberg-regionens konkurransekraft



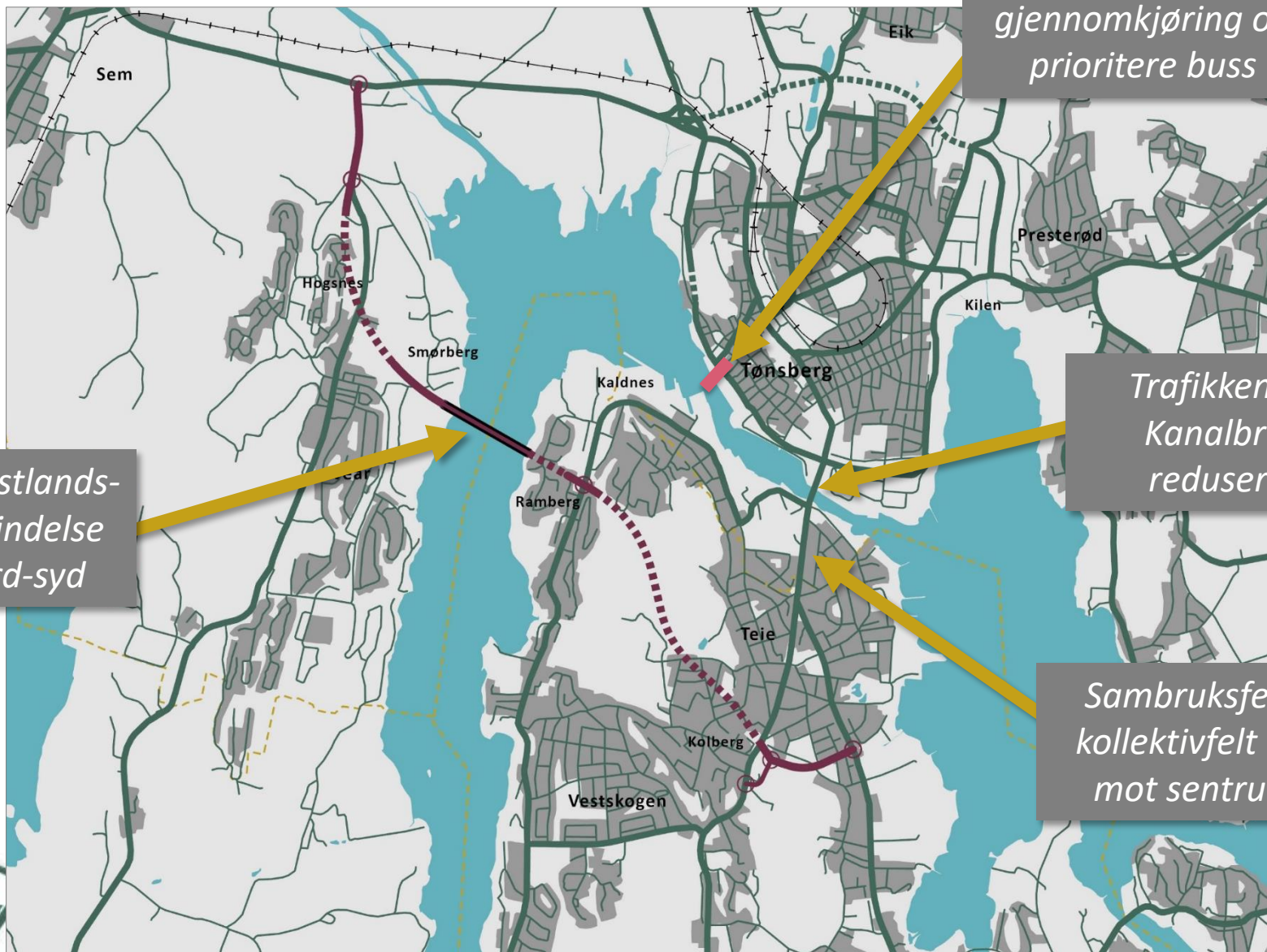
KVU-beslutning: «Ringvegkonseptet»

Gjør det mulig å stenge dagens hovedvei for gjennomkjøring og prioritere buss

Trafikken på Kanalbrua reduseres

Sambruksfelt/ kollektivfelt inn mot sentrum

Ny fastlandsforbindelse nord-syd



Vedtak mai 2021:

1. Fastlandsforbindelsen optimaliseres og bygges fortrinnsvis som en 2-feltløsning for å redusere økonomiske kostnader, klimakostnader og bompengebelastning for innbyggerne. Rapport skal inneholde vurdering av fremtidig trafiksikkerhet og fremkommelighet på fastlandsforbindelsen.
2. Overordnet styringsgruppe i Bypakke Tønsberg-regionen får forelagt en oppdatert gjennomførings- og prosjektplan våren 2021.
3. Øst-alternativet utredes ikke videre.

Valg av vegstandard

- Det må foreligge vedtak om vegstandard før omprosjektering av foreliggende utkast til reguleringsplan kan igangsettes.
- Tema som må belyses:
 - Måloppnåelse
 - Trafikale konsekvenser
 - Trafikksikkerhet
 - Kostnader
 - Beredskap
 - Drift- og vedlikehold
 - Miljømessige forhold
 - Lokal og regional utvikling
 - Teknologisk utvikling

Hva gjør valg av vegstandard spesielt her?

- Lite veg i dagen.
- Flere tunneler (strengere normalkrav)
 - Tunnel under Teie-skogen
 - Kort tunnel under Rambergåsen
 - Tunnel under Hogsnesåsen
- Trafikkmengder på deler av strekningen som tilsier fire felt jfr. normalene, selv med nullvekst i personbiltrafikken.
- Beredskap og en mer samfunnsikker forbindelse er ett av to prosjektutløsende behov for bypakka.

Drøfting av to og fire felt i kommunedelplanfasen i 2017

- Det anbefales en firefelts vei.
- Hensynet til trafikksikkerhet, risiko og sårbarhet, trafikkmengder, fleksibilitet i systemet og kostnadsforskjeller ble vektlagt.
 - Risiko og sårbarhetsanalysen: Fjordkryssingen bør skje med fire felt.
 - Mulighet til å prioritere gjennomgangstrafikken og/eller næringstrafikken samtidig som det opprettholdes en akseptabel kapasitet for lokale bilreiser.
 - En tofelts vei er 10-15 % rimeligere enn en firefelts vei. (Innsparing vurdert som noe større i 2020: 20-25%)
- Må kombineres med trafikkregulerende tiltak for å motvirke en økning i personbiltrafikken, for eksempel tidsdifferensierte takster, sambruksfelt o.l.,

Anbefaling to eller fire felt fra verdianalysen 2021 (Asplan Viak)

- *«Det er svært vanskelig å se for seg hvordan en to-felts vei/gate mellom Kolberg og Semslinna skal kunne møte målsettingen på en tilfredsstillende måte»*
 - Alle erfaring fra to-feltsgater i byområder med større trafikk enn ÅDT 10-15 000, tilsier at en belastningsgrad rundt 85% gir en nokså labil trafikkavvikling med to felt
 - Over denne belastningsgraden vil trafikken i enkelte tilfeller «gå i stå» i rushperiodene i morgen og ettermiddag
 - Bilstans, trafikkulykker og evt. andre hendelser gir store kødannelser og mange ulemper for trafikantene
 - Vanskelig fremkommelighet for nødetater
- *«Det er også viktig å sikre en tilfredsstillende avvikling av kollektivtrafikken, og en 4-feltsvei/gate gjør dette mulig ved f.eks. å la ett felt i hver retning være kollektiv- eller sambruksfelt. Bygges derimot en gate med kun to felt, blokkeres det i overskuelig framtid for slike løsninger»*

TRAFIKALE KONSEKVENSER

Vegnormaler

- Utgangspunkt: over 12 000 ÅDT - fire felt
- For veg i dagen (og bru) er ikke denne grensa absolutt.
 - Dimensjoneringsklasse velges ut fra en helhetlig vurdering
- For tunneler gjelder kravet: tunneler med mer enn 12.000 i ÅDT skal ha to løp.
- Krav til nødutganger/rømningstunnel med mer enn 8.000 i ÅDT.

Trafikkgrunnlag

Strekning	Trafikkundersøkelse 2016 (oppdatert m. 2019-tall)	2030 med bom	2040 uten bom
Smidsrødveien - Kolberg	-	6 100	7 600
Kolberg – Ramberg (tunnel)	-	10 200	12 700
Ramberg – Hogsnes (på bru og i tunnel)	11 500 – 12 500 (13 500 – 14 500)*	14 400	21 800
Hogsnes – Semslinna (forbi Jarlsberg travbane, inkl. fv. 303 og Bjellandvn.)	21 500 – 22 500	20 000	27 400
Kanalbrua	21 600	22 500	34 200

*Nærings- og nyttetraffic er ikke omfattet av nullvekstmålet. Eksempelvis vil 1% årlig vekst over 15 år utgjøre om lag 2000 kjøretøy på strekningen Ramberg – Hogsnes).

Trafikale konsekvenser

- Det er gjennomført nye beregninger i trafikkmodell.
- Sentrale funn:
 - Lite forskjell på beregnede trafikkmengder på to og fire felt.
 - Kapasitet i kryss er spesielt viktig.
 - To-feltsløsning avvikler trafikken for 2030 med bom med breddeutvidelser i kryssområdene.

Trafikale konsekvenser (2)

- Viktig å være oppmerksom på:
 - Med to felt på ny fastlandsforbindelse er man mer avhengig av begge forbindelsene – både ny bru og Kanalbrua.
 - Med fire felt blir systemet som helhet mindre sårbart og mer robust ved hendelser.

TRAFIKKSIKKERHET

Trafikksikkerhet

- Hovedbudskap: Så lenge normalkravene oppfylles forutsettes det at løsningene er trafikksikre.
- Fare for tilbakeblokkering i tunnel – viktig med god avvikling i kryssområdene. Dette kan ivaretas også med en to-feltsløsning.
- Større risiko for møteulykker med ett løp i tunnelene (Lavere hastigheter gir lavere faregrad).

DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Drift- og vedlikehold

- For dette temaet er det klare fordeler med fire felt
- Tunneler:
 - Større behov for vedlikehold enn veg i dagen
 - Ved planlagte og ikke-planlagte hendelser kan man med to løp og fire felt stenge ett felt eller en kjøreretning. Ved ett løp og to felt må hele tunnelen stenges.
 - Ett løp gir behov for hyppigere stengninger enn to løp
 - Mer utfordringer med dugg og støv i ett løps-tunneler. To-løps tunneler er selvventilerende.
- Bru:
 - Også en fordel med fire felt ift. evt. stengninger og andre driftsoppgaver, eksempelvis brøyting.
- Veg i dagen:
 - Mindre betydning.

Stenginger Frodeåstunnelen

(ÅDT 2019 ca. 14 000, to løp, fire felt, ca. 1900m)

	2017	2018	2019
Planlagte stenginger	47	47	55
Drift	41	70	86
Hendelser/ulykker	53	36	39
Gjenstander	22	22	32
Sum	163	175	212
Hele tunnelen stengt	18	20	22
Stengt i en retning	86	22	102
Stengt kun ett felt	59	133	88
Sum	163	175	212

BEREDSKAP

Beredskap

- Risiko- og sårbarhetsanalyse ble gjennomført som en del av kommunedelplanprosessen.
- Peker på fire felt.
- Ny fastlandsforbindelse viktig for å ivareta samfunnssikkerhetene. *Å ikke bygge ny fastlandsforbindelse vil medføre svært høy og uakseptabel sårbarhet.*
- Mindre sårbart med fire enn to felt.

Brannvesen (møte 2/12-21)

- Ønsker at det skal bygges toløpstunneler:
 - Fire felt er langt mindre sårbart for hendelser
 - Bedre fremkommelighet ved utrykning
 - Bedre adkomst til ulykkessteder (via det andre løpet)
 - Belastning på øvrig vegnett ved hendelser som gjør det vanskelig å komme fram
- Bru bør bygges slik at den får forbikjøringsmulighet ved utrykning hvis to felt.
- Valg av standard kan få betydning for plassering av brannstasjoner.

Politi (møte 7/12-21)

- Har ingen tydelig anbefaling om to eller fire felt.
- Påpeker at trafikksikkerheten må ivaretas, og viste spesielt til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet.
- Opp til prosjektet å anbefale den løsningen som gir best trafikksikkerhet.

MILJØMESSIGE FORHOLD

Miljømessige forhold

- Mye arbeid i kommunedelplanprosessen og reguleringsplanprosessen for å tilpasse veganlegget på best mulig måte til omgivelsene.
- Innarbeiding av anbefalinger fra verdianalysen kan medføre krevende løsninger for landskap, lokalmiljø, naturmangfold og naturressurser. (dyrka mark)
- For klima gir to felt mindre utslipp i byggefasen. (og evt. driftsfasen)

LOKALE OG REGIONALE VIRKNINGER

Lokale og regionale virkninger

- Lokale og regionale virkninger ble utredet i KDP:
 - Ny forbindelse er positivt for utviklingen i Færder – gir økt konkurransevne gjennom regionforstørring (TØI)
 - Citiplan: Mindre betydning om det er to eller fire felt.
- Mindre restkapasitet på vegnettet med to felt enn med fire felt.
- Nærings- og nyttetrafikk er ikke omfattet av nullvekstmålet.

TEKNOLOGISK UTVIKLING

Teknologisk utvikling

- I NTP 2022-2033 er det vurdert 4 ulike teknologitrender:
 - 1) Automatisering
 - 2) Elektrifisering og nullutslippsmobilitet
 - 3) Delingsmobilitet
 - 4) Samhandlende, intelligente transportsystemer
- Ikke et entydig svar på hvordan teknologisk utvikling vil påvirke etterspørselen etter vegkapasitet. Utviklingen kan gi både økt etterspørsel etter vegtrafikk eller redusere etterspørsel.
- Kommunedelplanen pekte på fire felt som den mest robuste løsningen ift. til en usikker utvikling.
- De langvarige effektene av pandemien er usikre. (bruk av hjemmekontor, mindre kollektiv, mer bilbruk etc.)

MÅLOPPNÅELSE

Måloppnåelse

- Fire felt har bedre måloppnåelse med tanke på en mer samfunnsikker og robust fastlandsforbindelse.
- Imidlertid vil fire felt gi økt vegkapasitet, som igjen kan føre til økning i personbiltrafikken. Dette vil kunne gjøre det vanskeligere å nå nullvekstmålet.

**GJENNOMGANG AV MULIGE
INNSPARINGSFORSLAG STREKNINGSVIS PÅ
NY FASTLANDSFORBINDELSE**

Bakgrunn for løsninger

- Grundig prosess i KDP og i reg.plan for å tilpasse løsninger på best mulig måte til omgivelsene.
- Nærmiljø, støyforhold og avbøtende tiltak har vært viktig hittil i prosessen.
- Vi jobber kontinuerlig med å se på kostnadsreduserende tiltak på vedtatt løsning (pr. nå 30 - 40 mill. kr).

Mulige innsparinger

- Forslagene til innsparinger kommer fra:
 - Vedtak om at det fortrinnsvis skal bygges to felt
 - Verdianalysens anbefalinger
 - Prosjektets vurderinger
- Prosjektet har vurdert fordeler og ulemper av forslagene.
- Det er ikke mulig å kutte kostnader uten at det har konsekvenser.

Mulige innsparinger (2)

- Det er i utgangspunktet identifisert fire steder det er mulig med større innsparinger:
 - Krysset på Kolberg
 - Ett-løpstunnel under Teieskogen (ÅDT 2030 m/bompenger ca. 10 000)
 - Tofelts hengebru og Rambergtunnelen
 - Daglinje på Smørberg (anbefaler ikke ett-løps tunnel under Hogsnesåsen pga. for høye trafikkmengder, ÅDT 2030 m/bompenger: 14 4000)

Beregning av innsparinger

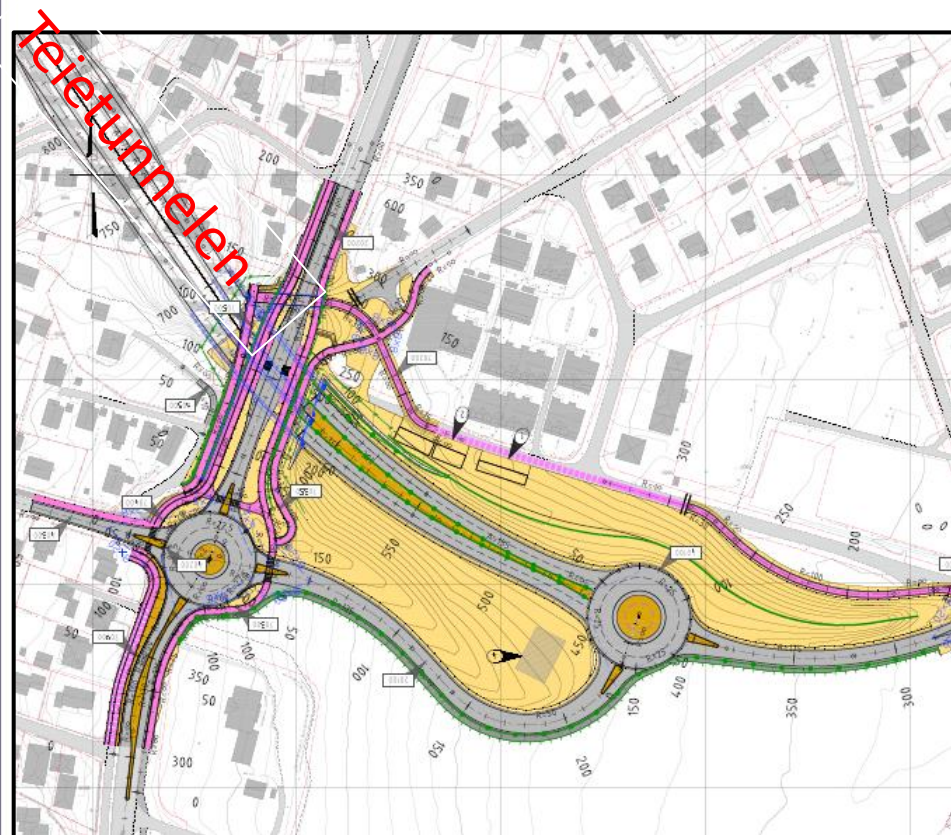
- Kostnadsforskjeller er beregnet ut fra kostnadsberegningen (ANSLAG) fra 2020.
- Innsparingsalterantivene er ikke like gjennomarbeidete som de opprinnelige, usikkerheten i kostnadsberegninger derfor større. Sikrere kostnadsoverslag får man først etter omprosjektering er gjennomført.
- I verdianalysen er det ikke sett på detaljer spesielt med hensyn til grunnforhold.
- Cowi og VTFK har jobbet videre med detaljering av løsninger og kostnader fra verdianalysen.

DAGLØSNING KOLBERG

Innsparingsmuligheter

1. Justert kryssløsning med en rundkjøring

Dagløsning på Kolberg



Foreliggende planforslag



Forslag til justering. Anslått besparelse i verdianalysen: 150 – 170 mill. kr.

Beregnet innsparing

- Innsparing anslått i verdianalysen: 150-170 mill. kr.
- Innsparing beregnet av prosjektet: Ca. 20 mill. kr.
- Grunner til at det i verdianalysen er beregnet for stor innsparing:
 - Krevende grunnforhold - tatt med alt for lite kostnader til geotekniske tiltak.
 - G/S-løsning ikke god nok.
 - Tatt med lite kostnader til støytiltak.

Fordeler og ulemper

Fordeler:

- Noe rimeligere
- Mindre beslag av dyrka mark
- Mindre klimagassutslipp i anleggsfasen
- Enklere trafikkbilde/lesbarhet

Ulemper:

- Dårligere løsninger for gående og syklende, og kollektivreisende.
- Mindre robust løsning med en rundkjøring enn opprinnelig løsning, men gir akseptabel trafikkavvikling.
- Vesentlig dårligere løsning for omgivelsene med tanke på landskap, nærmiljø og støy enn opprinnelig løsning.
- Krever fravik fra vegnormalene. Dersom fravik skal unngås får det store landskapsmessige konsekvenser.
- Får ikke utbedret krysset med Kolbergveien.
- Mer krevende driftsmessig, plassering av utstyr, skilt m.m.
- Naturmangfold (eiketrær)

Samlet faglig vurdering

- Prosjektet vurderer innsparingene som betydelige lavere enn det verdianalysen antyder.
- Videre har den alternative kryssløsningene en rekke ulemper.
- Prosjektet anbefaler derfor at opprinnelig løsning legges til grunn for videre planlegging, til tross for at man kan spare ca. 20 mill. kr.

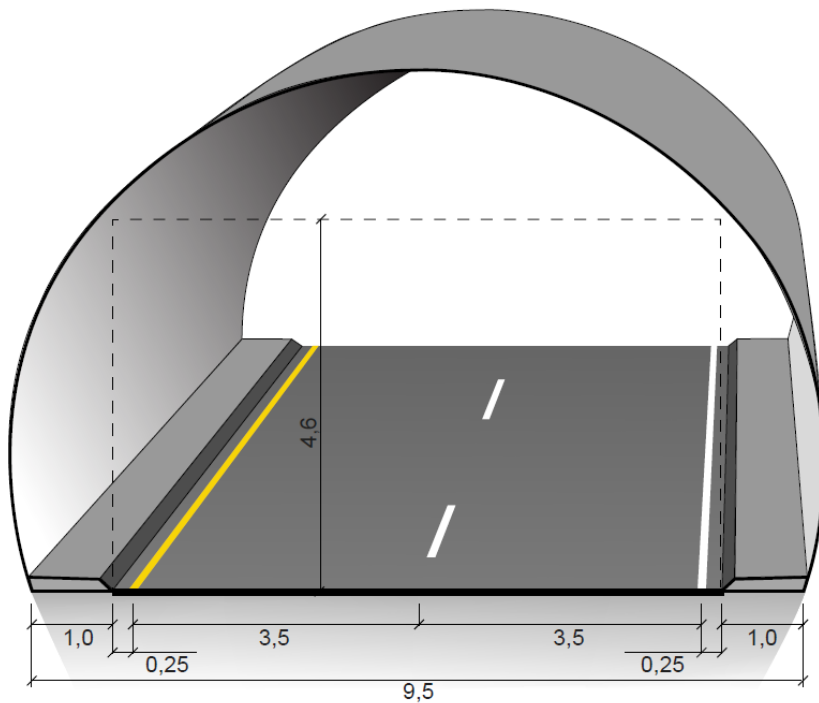
TEIETUNNELEN

Innsparingsmuligheter

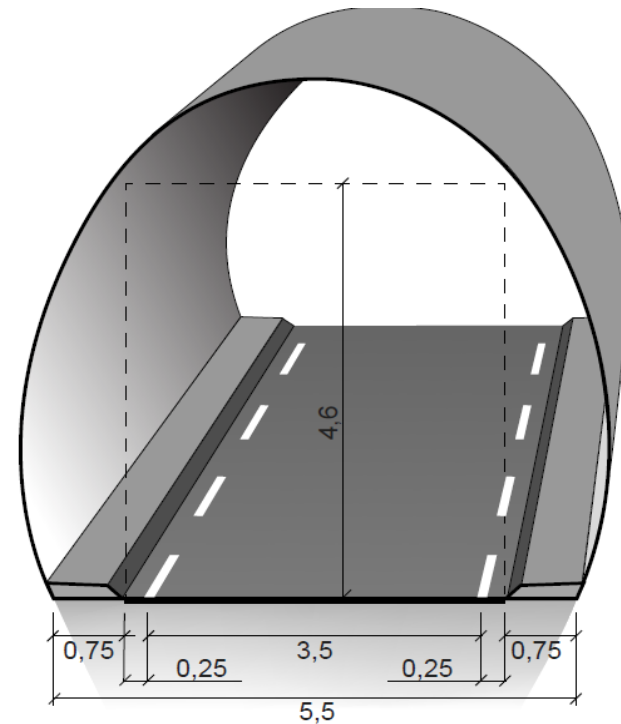
1. Ett løp, med parallell rømningstunnel:
 - Innsparing: ca. 320 mill. kr
2. Sprengning full bredde og bruke denne til rømning (sparer lite, ikke vurdert videre).

Teietunneler (ca. 1900 m)

T9,5



T5,5



Fordeler og ulemper ved ett løp i Teietunnelen

Fordeler:

- Rimeligere
- Mindre klimagassutslipp i anleggsfasen
- Mindre masser som skal tas ut.
- Mål om nullvekst - Mindre vegkapasitet
- Ett løp har tilstrekkelig kapasitet med dagens trafikk.

Ulemper:

- Beredskap
- Drift og vedlikehold
- Framtidig fleksibilitet ift. til sambruksfelt m.m.
- Hyppigere stengning av tunnelen
- Konsekvenser for eksisterende vegnett (Munkerekka, Nøtterøyveien, Tønsberg sentrum, innfarten til Tønsberg) ved stenginger
- Kostbart å utvide tverrsnitt i rømningstunnel eller bygge ett løp til i framtida hvis behov.

Samlet faglig vurdering

- Flere fordeler ved å beholde to løp og fire felt.
- Ett-løps tunnel er innenfor kravene i vegnormalen, og er et aktuelt innsparingstiltak.

RAMBERG-TUNNELEN OG HENGEBRUA

Sammenheng mellom Rambergtunnelen og hengebru

- Løsninger på brua og tunnelen henger sammen siden vi går rett fra bru til tunnel.
- Det må bygges samme bredde på løsningen på bru og i tunnel, dette gjelder både veg og G/S-veg.
- Rambergtunnelen må bygges med to løp pga. Monotårn.

Hengebru med 4 felt og GS-løsning

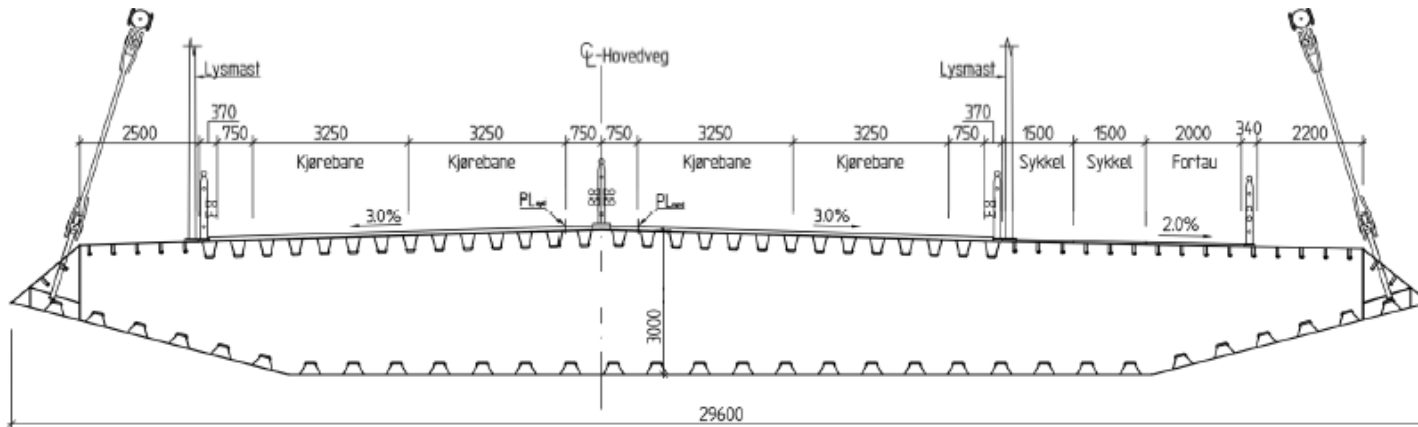
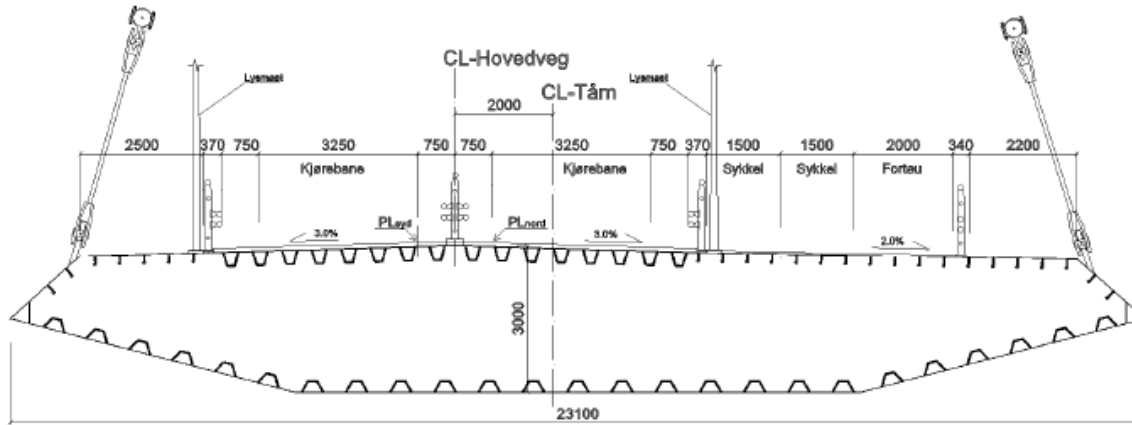


Innsparingsmuligheter

1. Bygge to felt i stedet for 4.
 - 160 mill. kr (14% innsparing, kun bru)
 - 55 mill. på Rambergtunnelen (to ett-feltstunneler)
 - Til sammen: 215 mill. kr
2. Redusere bredde på gs-løsning, fra 5 m til 4 m (samme bredde som på Kilen) eller 3 m.
 - Fra 5 til 3 m: 30 mill.
 - Fra 5 til 4 m: ca. 15 mill.
3. Kutte ut egen gs-tunnel, og legge i samme løp som trafikken (tett vegg, med bredere tverrsnitt). Usikkert om dette gir innsparing.

Bredde på hengebru

Bredde på brukasse:
2 felt – 23,1 m
4 felt – 29,6 m
Reduksjon i bredde på 6,5 m eller 22%



Fordeler og ulemper – to felt

Fordeler:

- Lavere kostnader
- Mindre klimagassutslipp i anleggsfasen. Mindre stål og betong.

Ulemper:

- Beredskap
- Robusthet (prosjektutløsende behov)
- Hvis behov for mer kapasitet må det bygges en ny, parallell bro.
 - Firefeltsbru koster ca. 1120 mill. kr
 - Tofeltsbru koster ca. 960 mill. kr
 - Ny tofeltsbru vil koste mer enn den første for samme bredde

Fordeler og ulemper – redusert bredde på G/S-system

Fordeler:

- Lavere kostnader
- Noe lavere klimagassutslipp.
Mindre stål og betong.

Ulemper:

- Mister eget tilbud til syklende (felles for gående og syklende).

Samlet faglig vurdering – to felt

- Store ulemper med to felt med tanke på samfunnssikkerhet og beredskap.
- Lite fleksibilitet og robusthet (eksempelvis ved langvarig stenging av Kanalbrua for vedlikehold).
- Ny parallell bru vil være krevende å bygge senere.

Samlet faglig vurdering – smalere g/s løsning

- Felles anlegg for gående og syklende med 4 m bredde, evt. kombinert med optimalisert løsning kan vurderes (få gående på strekningen).

HOGSNESTUNNELEN

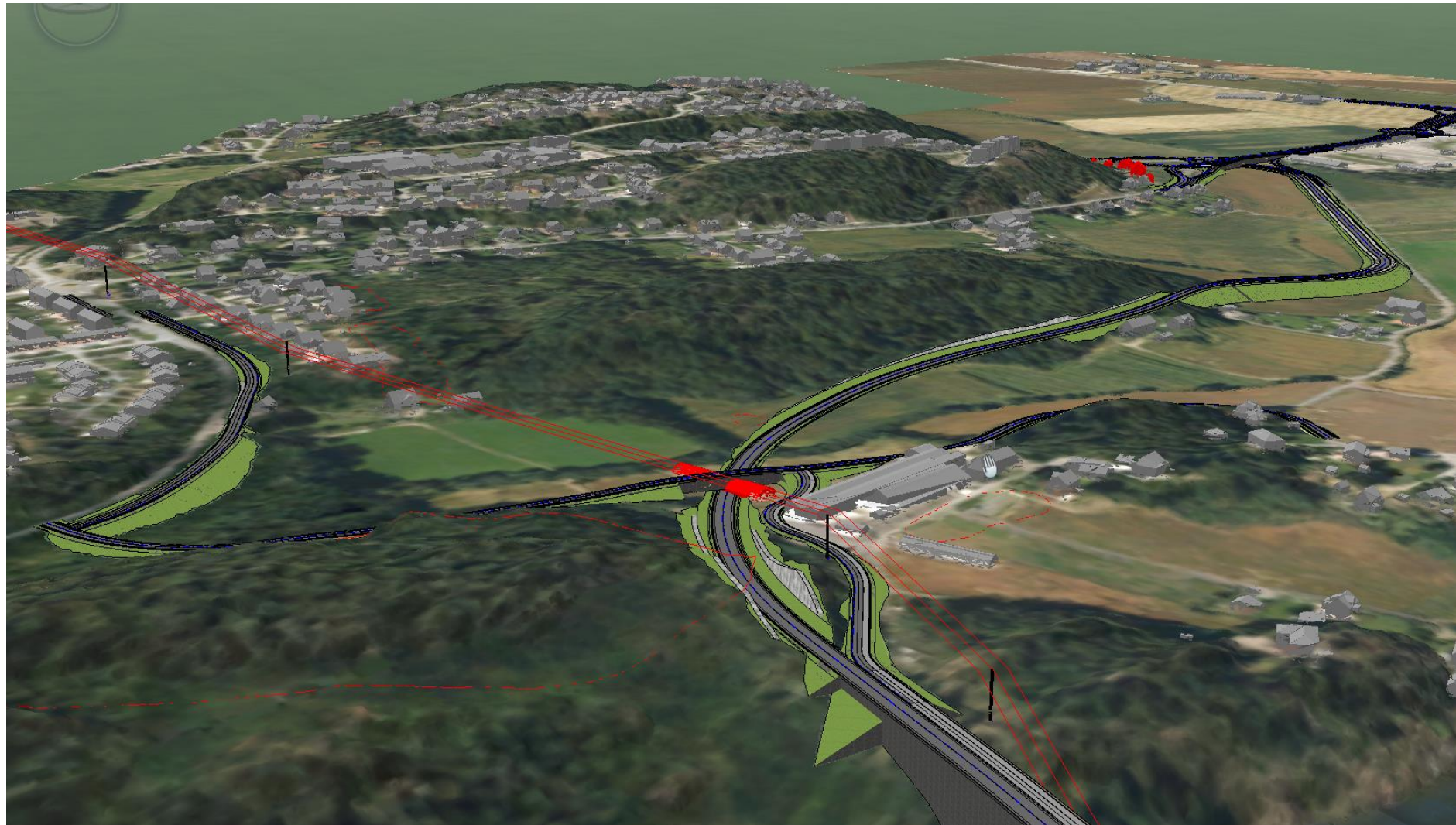
Daglinje Smørberg – Hogsnes – utredet i KDP



Foreliggende plan med 2 tunnellop i Hogsnestunnelen



Daglinje Smørberg - Hogsnes



Daglinje Smørberg - Hogsnes



Arealberegninger

Opprinnelig forslag:

- Totalt forbruk av dyrket mark på 78 daa

To felts daglinje på Smørberg:

- 28 daa ekstra forbruk av dyrket mark og 14 daa ekstra forbruk av naturareal (skog), til sammen 42 daa (basert på 40 m anleggsbelte)

Firefelts daglinje på Smørberg:

- 35 daa ekstra forbruk av dyrket mark og 17,5 daa ekstra forbruk av naturareal (skog), til sammen 52,5 daa (basert på 50 m anleggsbelte)

Innsparingsmuligheter

1. Bygge ett løp i Hogsnestunnelen i stedet for to.
 - Anbefales ikke
2. Bygge vei i dagen, to eller fire felt.
 - 4-felt: ca. 290 mill. kr
 - 2-felt: ca. 400 mill. kr

Fordeler og ulemper

Alt 1: Ett løp i Hogsnestunnelen

Fordeler:

- Rimeligere
- Mindre klimagass-utslipp i anleggsfasen

Ulemper:

- Trafikken for høy for ett løp etter tunnelnormal (for dårlig sikkerhet)
- Løsningen krever fravik, usikkert om det vil gis
- Selv med godkjent fravik i fylkeskommunen, kan man risikere å ikke få sikkerhetsgodkjent tunnelen av Vegdirektoratet.
- Stor prosessrisiko. Denne løsningen frarådes.

Fordeler og ulemper

Alt 2: Daglinje på Smørberg - Hogsnes

Fordeler:

- Store besparelser på investeringer.
- Enklere og rimeligere drift og vedlikehold

Ulemper:

- Jordvern
- Lengre planleggingstid med ny KDP
- mulighet for innsigelser
- landskap
- Belastning for lokalmiljø. Beboere på øst-siden av Hogsnesbakken får veier både i vest og øst.
- Mer klimagassutslipp i anleggsfasen (lette masser og kalk- og sement-stabilisering)

Samlet faglig vurdering

- Ett løp i Hogsnestunnelen frarådes.
- Daglinje Smørberg fire felt eller to felt: Det er utfordringer ved en slik omlegging. En lignende variant er i kommunedelplanprosessen valgt bort pga. hensyn til jordvern.
- Ny KDP tar minimum 12 mnd. ekstra, risiko for ytterligere forsinkelser pga. mulighet for innsigelser (eksempelvis jordvern). Fordelen er betydelige besparelser.

INNSPARINGSMULIGHETER – PRIORITERINGSLISTE

Opprinnelig pakke

Prosjekt	Alt. 0
Fastlandsforbindelse	3 800
Gange/sykkel/kollektiv inkl. kommunepakke Færder og kommunepakke Tønsberg	570
Hogsnesbakken	150
Teie	100
Tjøme	60
Utvidelse frem til E18	300
Kompenserende tiltak	200
Sum investering (mill. kr)	5 180
Forskutterte planmidler	150
SUM inkl. planmidler	5 330
Fylkeskommunalt bidrag	525

Alt i 2017-kroner

Bompengeivå

- Opprinnelig pakke har en bompengetakst på ca. 25 kroner (pakkestørrelse: om lag 5 mrd).
- Det er ikke gjort beregninger for nedskalert pakke.
- 1 mrd. til investeringer utgjør grovt 5 kr i bompenger (= 100 mill. ca. 50 øre)

Skisse til nedskalert pakke

Prosjekt	Alt. 0	Skisse til nedskalert pakke
Fastlandsforbindelse	3 800	3 000
Gange/sykkel/kollektiv inkl. kommunepakke	570	570
Færder og kommunepakke Tønsberg		
Hogsnesbakken	150	150
Teie	100	100
Tjøme	60	60
Utvidelse frem til E18	300	200
Kompenserende tiltak	200	150
Sum investering (mill. kr)	5 180	4 230
Forskutterte planmidler	150	150
SUM inkl. planmidler	5 330	4 380
Fylkeskommunalt bidrag	525	525

Alt i 2017-kroner

Kostnader ny fastlandsforbindelse

- Ny fastlandsforbindelse er kostnadsberegnet til 3800 mill. kr (2017-kroner).
- I den politiske saken behandlet i mai 2021 er det antydnet innsparingsmuligheter på ny fastlandsforbindelse i størrelsesorden 750-950 mill. kr (2017-kroner) ved nedskalering til to felt.
- I skisse til nedskalert pakke er det lagt inn en besparelse på ny fastlandsforbindelse på 800 mill. kr (2017-kroner), fra 3800 mill. kr til 3000 mill. kr.
- Kostnad ny fastlandsforbindelse: P50

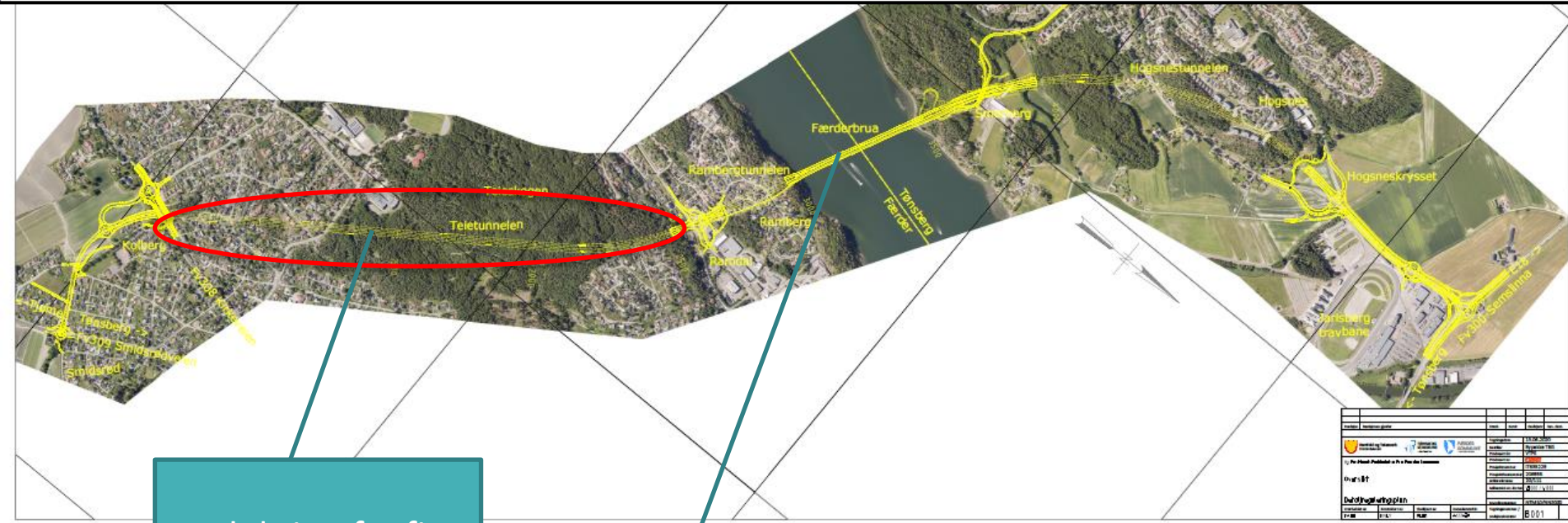
Kostnader ny fastlandsforbindelse- prisjustering fra 2017 til 2020 kroner

	2017-kr, ca. tall	2020-kr, ca. tall	ANSLAG 2020
Ny fastlandsforbindelse	3800	4160	4055
Nedskalert fastlandsforbindelse	3000	3285	-
Besparelse	800	875	-
(økning på ca. 9,5)			

Prioritering av innsparingstiltak - prosjektets anbefaling

PRI	Tiltak	Besparelse
1	Smalere løsning for fotgjengere og syklister i Ramberg-tunnelen og på brua.	Minimum 15 mill. kr (30-50 maks)
2	Ett løp og to felt i Teietunnelen	Ca. 320 mill. kr
3	Dagløsning på Smørberg 4 felt i stedet for tunnel i Hogsnesåsen	Ca. 290 mill. kr
4	Dagløsning på Smørberg 2 felt i stedet for tunnel i Hogsnesåsen	Ca. 400 mill. kr (100 mill. kr mer enn 4 felt)
5	Kryssløsning Kolberg	Ca. 20 mill. kr
6	Redusere til 2 felt på brua og i Rambergtunnelen	Ca. 215 mill. kr

Alternativ A – Besparelse 320 mill. + min. 15 mill.



Reduksjon fra fire til to felt i Teietunnelen

Smalere gsløsning på brua

Nytt krav til lokal egenandel

- Bompengeforliket tilsier 20% egenandel på fylkeskommunale og kommunale prosjekter.
- I april 2021 ble det i møte med daværende samferdselsminister Knut Arild Hareide gitt aksept for en lavere egenandel, om lag 16%.
- Bypakke Nedre Glomma fikk 7. september 2021 aksept for 15% egenandel.
- Bompengeforliket er omtalt i NTP 2022-2033.
- Det er ikke kjent hvordan ny regjering stiller seg til egenandelskravet, men i beregningene av lokal egenandel er det forutsatt lokal egenandel på 16%.

Vedtatte egenandeler i Bypakke Tønsberg-regionen

- I intensjonsavtalen inngått mellom partene i 2018 er gitt et fylkeskommunalt bidrag på til sammen 525 mill. kr.
- Kommunene har per i dag ikke fattet vedtak om lokale egenandeler.

Sammenheng mellom investeringsnivå og egenandelsbehov

- Ny egenandel for fylkeskommunale og kommunale prosjekter skal beregnes av investeringskostnaden ekskl. mva.
- Mva i prosjektet er beregnet til å være om lag 17% av totalkostnaden.
- Dette betyr at for hver 100 mill. investerte kroner, vil det med 16% egenandelsprosent kreve en lokal egenandel på ca. 14 mill. kr.
- Med 15% egenandel, tilsvarende det det er gitt aksept for i Bypakke Nedre Glomma, vil det utgjøre ca. 13 mill. kr.
- I bompengerperioden vil hver 100 mill. i investering utgjøre i underkant av 1 mill. kr årlig i egenandel fordelt mellom partene.

Veien videre

- Administrativ styringsgruppe sin anbefaling kommer om ca. 1 uke.
- Behandling i OSG 25. januar.
- Endelig behandling i kommunene og i fylkeskommunen er planlagt i februar og mars.

SAK 06/22

Eventuelt

