



# Møte i Samarbeidsgruppa 18. januar 2022



# Dagsorden

1. Velkommen v/ fylkesordfører Terje Riis-Johansen
2. Ny fastlandsforbindelse v/Nina Knutsen og Nils Brandt, Vestfold og Telemark fylkeskommune
3. Status andre prosjekter
  - Gatebruksplan for Tønsberg v/Lene Stenersen, Vestfold og Telemark fylkeskommune
  - Interkommunale kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv, v/Lene Stenersen, Vestfold og Telemark fylkeskommune
  - Teie v/ v/Lene Stenersen, Vestfold og Telemark fylkeskommune
  - Fv. 303 Hogsnesbakken v/Nina Knutsen, Vestfold og Telemark fylkeskommune

**SAK 1**

**Velkommen v/fylkesordfører Terje Riis-  
Johansen**

**SAK 2**

**Ny fastlandsforbindelse**



# 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 with shadows from the bicycle. 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





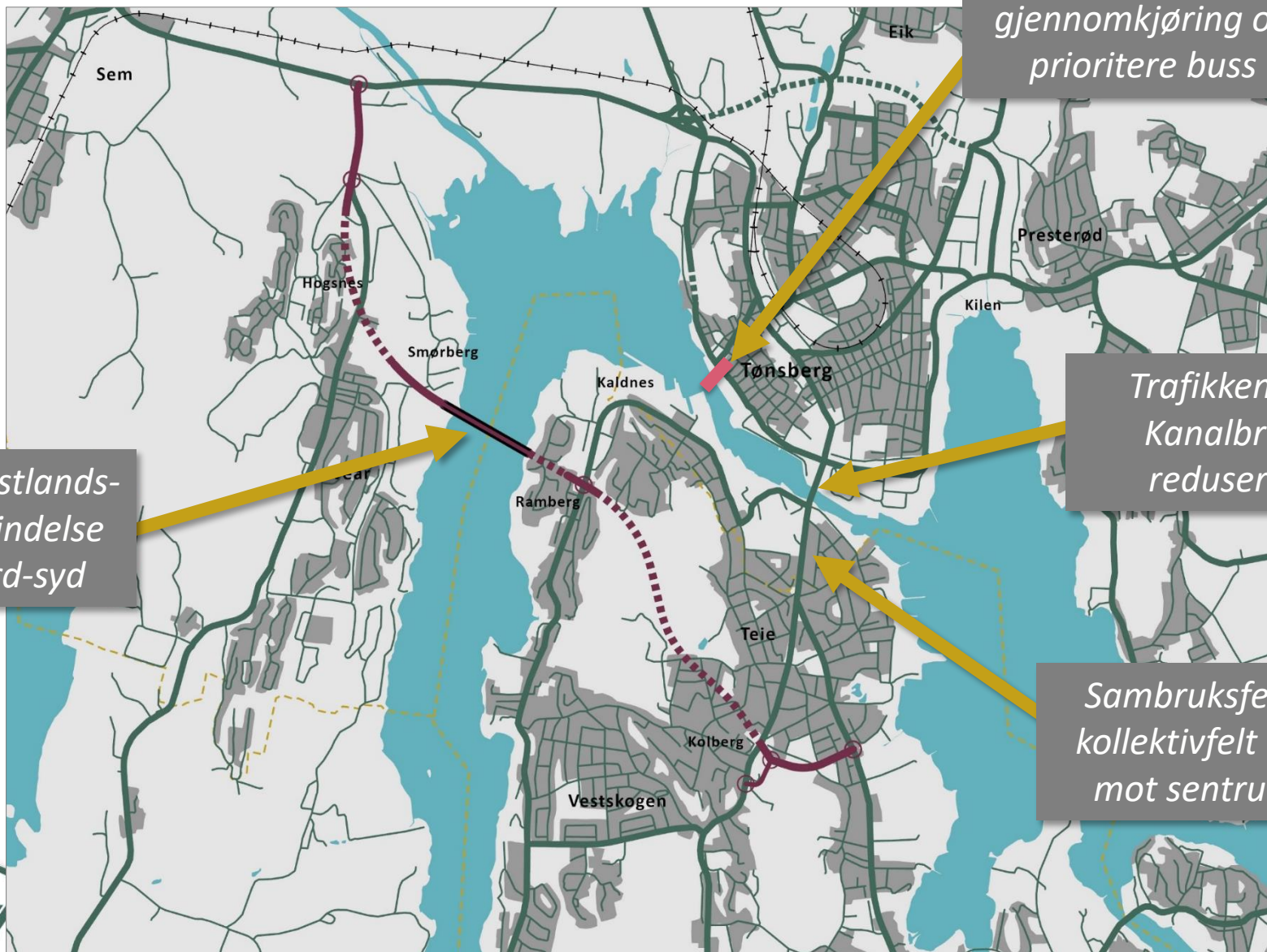
# KVU-beslutning: «Ringvegkonseptet»

*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»*

# 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).

# 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.

# 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).



# 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

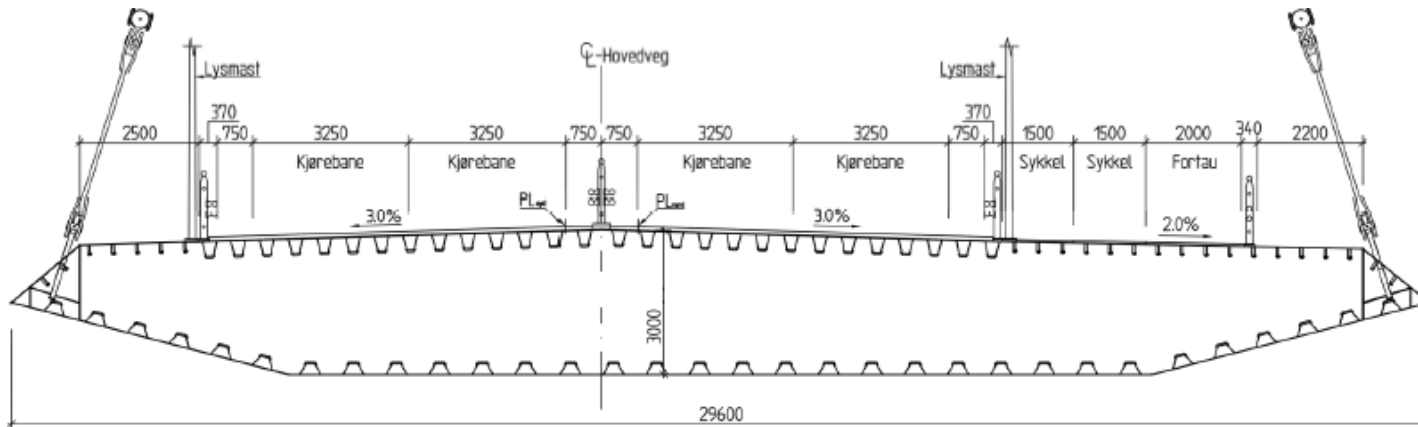
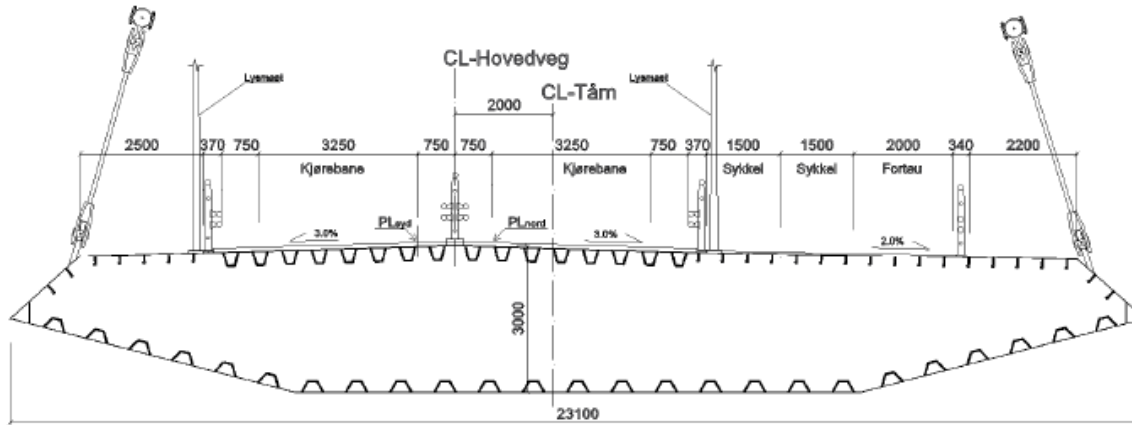


# Innsparingsmuligheter

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



# 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



# Daglinje Smørberg – Hogsnes – utredet i KDP



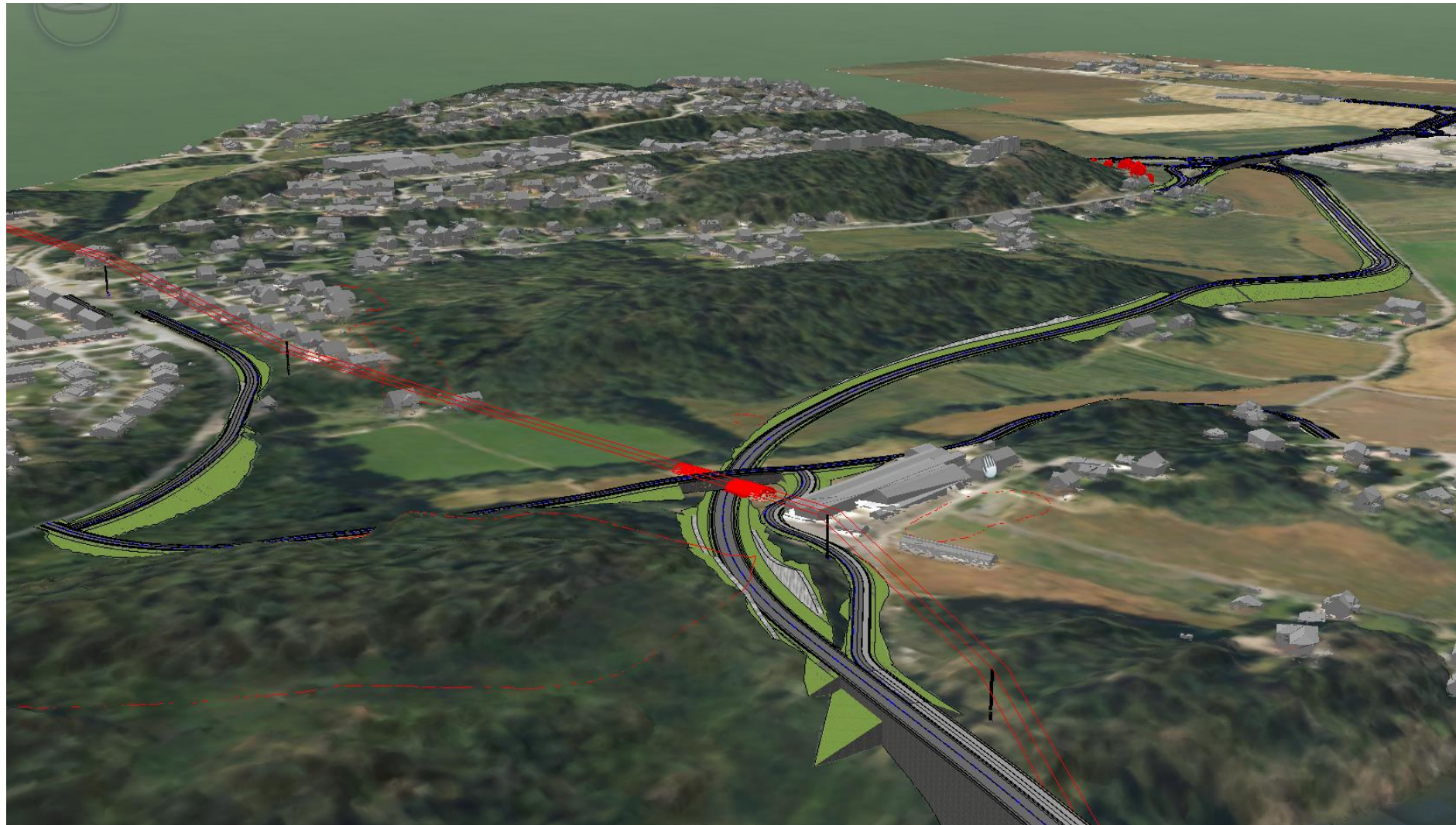


# Foreliggende plan med 2 tunnellop i Hogsnestunnelen





# 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)



# Fordeler og ulemper

## Alt 1: Ett løp i Hogsnestunnelen

### Fordeler:

- Rimeligere
- Mindre klimagassutslipp 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**

# 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



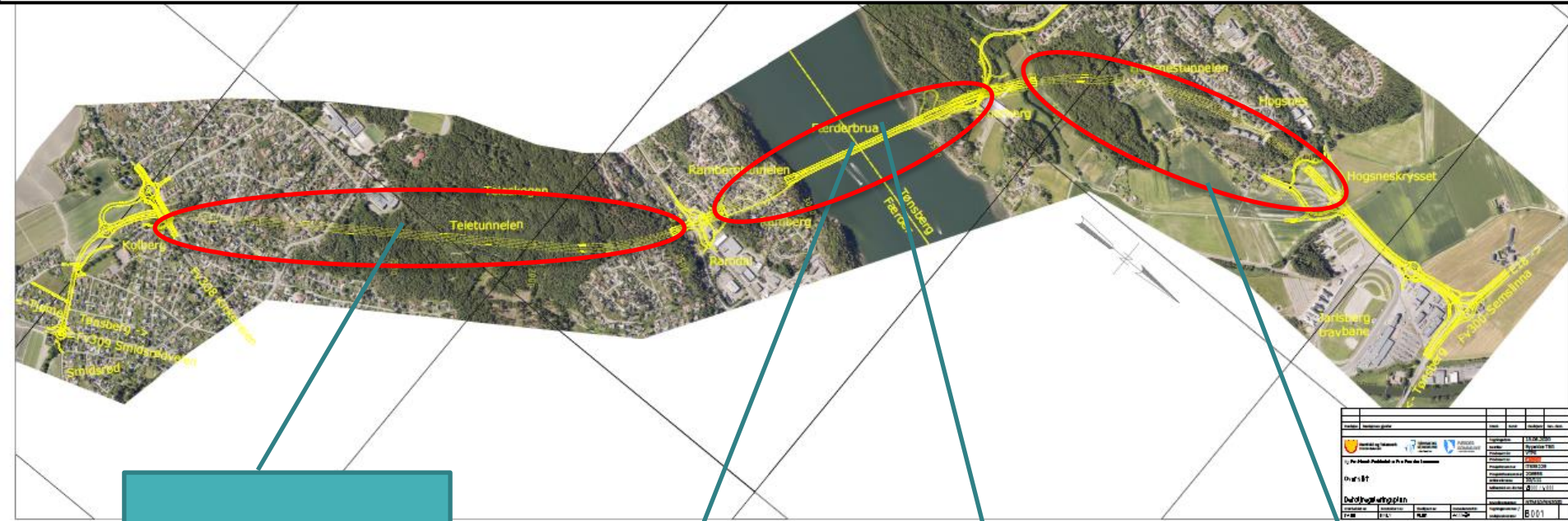








# Alternativ D – Besparelse 535 mill. + min. 15 mill.



Reduksjon fra fire til to felt i Teietunnelen

Smalere gsløsning på brua

Reduksjon fra fire til to felt på brua

To løp i Hogsnestunnelen

# Veien videre

- Administrativ styringsgruppes anbefaling sendes ut senest 19. januar, og legges ut på bypakkas nettsider.
- Behandling i OSG 25. januar.
- Endelig behandling i kommunene og i fylkeskommunen er planlagt i februar og mars.

**SAK 03/22**

**Satus andre delprosjekter**



# A1 – GATEBRUKSPLAN FOR TØNSBERG SENTRUM

# Status

- Mobilitetsplan for Tønsberg sentrum ble vedtatt i Tønsberg kommune i september 2021.
- Planen bygger på gatebruksplanen fra 2017, men kollektivaksen gjennom byen er endret fra Møllegaten til Tollbodgaten.
- Møllegaten skal tilrettelegges for sykkel og annen mikromobilitet.
- Oppdatering av gatebruksplan: oppstart våren 2022.



Figur 14: Hovedprinsipper for revisjon av gatebruksplanen.

# **A4 – GANGE, SYKKEL OG KOLLEKTIVTRANSPORT**

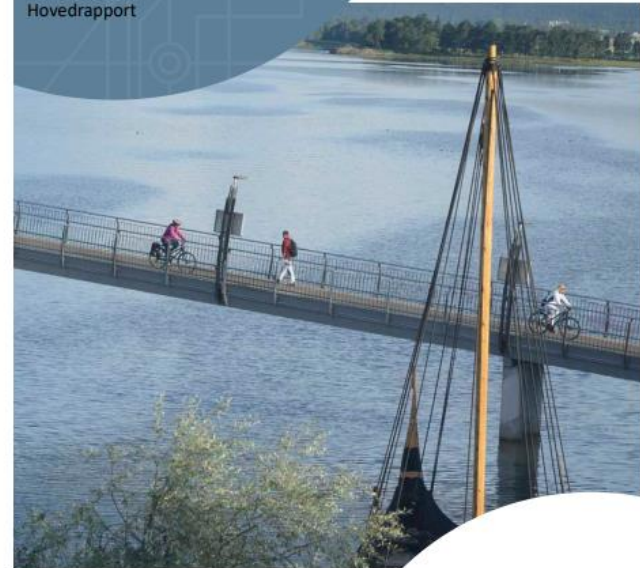
# Status og veien videre

- Planen var på høring tidlig i 2020.
- Etter høringen ble arbeidet satt på vent - behov for avklaringer knyttet til bussløsningen i Tønsberg sentrum samt avklaringer knyttet til finansiering av bypakka.
- Arbeidet tas opp igjen i løpet av våren. Det må vurderes om planen skal legges ut på høring på nytt.

HØRINGSUTKAST

## Interkommunal kommune- delplan for gange- sykkel og kollektivtransport

Hovedrapport



September 2019



# A3 - TEIE

# Regulering av Teie torv

## Status for arbeidet med regulering av torvet

- Færder kommune jobber med regulering av Teie torv med planlagt sluttbehandling i løpet av 2022.
- Fylkeskommunen bistår Færder kommune med bla. nye, mer detaljerte trafikkberegninger.
- Det åpnes nå for å vurdere flere ulike kjøremønstre lokalt på Teie enn det som ble vurdert i gatebruksplanen.





# Gatebruksplan fra 2019

## Hovedprinsippene for trafikk-avvikling på Teie fra gatebruksplanen

- Redusere miljøbelastningen og barrierevirkningen fra trafikk i Smidsrødveien ved bla. å åpne for mer trafikk i Teglverksveien.
- Mindre trafikk i Ørsnesalleen forbi Teie torv.
- Endelig løsning for Ørsnesalleen skulle utredes videre i detaljregulering av Teie torv.



# Veien videre

- Foreløpige funn fra trafikkanalysen presenteres på møtet i hovedutvalg for kommunalteknikk i Færder kommune 26. januar.
- Møtet kan følges på streaming.
- Planlagte samhandlingsmøter med handelsstand og næringsliv før jul ble utsatt pga. smittesituasjonen.
- Det innkalles til nye samhandlingsmøter når det åpnes for å gjennomføre fysiske møter.



# A3 - HOGSNESBAKKEN

# Dagens situasjon

- Utrygt for myke trafikanter – manglende gang- og sykkelvei
- Vanskelige/bratte avkjørsler med dårlig sikt
- Smal fylkesvei uten gul midtstripe





# Bakgrunn

- Foreligger en vedtatt reguleringsplan for en tunnelløsning som skulle erstatte dagens trase.
- Nå valgt alternativ for ny fastlandsforbindelse er i konflikt med denne tunnelen.
- Som en del av kommunedelplanprosessen for ny fastlandsforbindelse ble det derfor utredet alternative måter å løse utfordringene i Hogsnesbakken på.
- Flere alternativ ble utredet, og utvidelse av Hogsnesbakken ble anbefalt av fylkeskommunen og kommunen, basert på vurderinger av kostnader, trafikale virkninger, mål og ikke-prissatte virkninger.
- Styrket behov for å spare kostnader pga. nytt egenandelskrav for kommune og fylkeskommuner i bypakker

# Ny fastlandsforbindelse





# VEDTAK OM HOGSNESBAKKEN

## OKTOBER 2021

v/Nina Knutsen, prosjektleder, Vestfold og Telemark fylkeskommune og  
Geir Viksand, Tønsberg kommune

# Likelydende vedtak

- Følgende vedtak ble fattet i fylkeskommunen og i Tønsberg kommune i oktober i år:
  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.

# Løsninger

- Bredere fylkesvei
- Skille syklende og gående (sykkelvei med fortau)
- Redusere konfliktpunkter – stenge avkjørsler
- Bygge nye atkomstveier
- God sikt og god belysning
- Trygge krysningspunkter
- Overvannshåndtering
- Støyberegninger med tiltak
- Samarbeid med Tønsberg kommune om oppgradering av vann- og avløp

# Status og veien videre

- Informasjonsmøte for berørte gjennomført 30. november 2021.
- Vi planlegger å starte opp reguleringsplanleggingen i 2022
- Penger til bygging er avhengig av at Stortinget vedtar bypakka – dette kan tidligst skje i 2023/24.
- I bypakka vil det også ligge en utbyggningsrekkefølge, vi vet ikke pr. nå når Hogsnesbakken blir prioritert i denne

# Forslag til standard i Hogsnesbakken





