

Region sør
Prosjektavdelingen

25.02.2019



Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme **UTKAST**

Reguleringsplan

Prosjektbestilling

Prosjektnummer:
206998

Mime:19/40759



Revisjons- nr.	Endring	Godkjent av prosjekteier/dato		Mottatt av prosjektleder/dato	
0	1. gangs bestilling	Ingunn Foss		Nils Brandt	

Distribusjonsliste

Navn	Prosjektrolle (funksjon)	Org. enhet
OSG	Bypakkens overordnede styringsgruppe	Tverretatlig
ASG	Bypakkens administrative styringsgruppe	Tverretatlig
Ingunn Foss	Avdelingsdirektør og Prosjekteier	Prosjektavdelingen
Nils Brandt	Prosjektleder	Prosjektavdelingen
Egil Sundheim	Kontaktperson - plan	Prosjektavdelingen
Nina Gulbrandsen Toft	Kontaktperson - økonomi	Prosjektavdelingen
Tore Kaurin	Avdelingsdirektør og leder av vegavdeling	Telemark og Vestfold vegavdeling
Nina Ambro Knutsen	Prosjektleder Bypakke Tønsberg-regionen	Vestfold vegavdeling
Solveig Hovda	Avdelingsdirektør og leder av Styrings- og strategistab	Styrings- og strategistab
Per Ingar Hansen	Byggherre - og Forvaltningsseksjonen	Veg- og transportavdelingen
Håvard Fjærbu	Stab	Trafikant og kjøretøy

Godkjent prosjektbestilling arkiveres med kopi til distribusjonslista, Mimenr: 15/240305

I Statens vegvesen Region sør er det en egen avdeling, Prosjektavdelingen, som normalt håndterer store prosjekter, altså prosjekter i størrelsesorden > 200 mill. kr. Forkortelser i dokumentet viser til følgende:

- PE betyr prosjekteier i Prosjektavdelingen
- PL betyr prosjektleder i Prosjektavdelingen

Statens vegvesens håndbok R760 Styrings av vegprosjekter legges til grunn.

Innhold

1. Bakgrunn og behov	4
1.1. Hensikt	4
1.1.1 Bakgrunn og behov	4
1.1.2 Planstatus i området.....	4
1.1.3 Sentrale prosjektutfordringer:	5
1.2. Hva bestilles	6
2. Mål	8
2.1. Hovedmål fra nasjonal transportplan	8
2.2. Samfunns mål og effektmål	8
2.3. Resultatmål for denne planfasen	9
2.4. Resultatmål for ferdig bygd veg.....	9
3. Rammebetingelser og grensesnitt	10
3.1. Grensesnitt:	10
3.2. Gjennomføringsstrategi	10
3.3. Styringsbasis	11
3.3.1 Finansiering	11
3.3.2 Økonomiske rammer	11
3.3.3 Framdrift	11
3.4. Andre rammebetingelser	12
4. Organisering og ansvar	12
4.1. Ansvar og myndighet.....	12
4.2. Samarbeid og møtestruktur	12
4.3. Rapportering og fraviksbehandling.....	12
4.4. Spesielle krav til helse, miljø og sikkerhet	13
5. Vedlegg	14
5.1. Vedlegg 1. Intensjonsavtale om Bypakke Tønsberg-regionen.....	14

1. Bakgrunn og behov

1.1. Hensikt

1.1.1 Bakgrunn og behov

Kanalbrua i Tønsberg er eneste veg fra Færder fra fastlandet. Den kan åpnes for å slippe båter forbi, men den er gammel og drift og vedlikehold blir stadig mer utfordrende.

Av hensyn til fremkommelighet, sikkerhet og beredskap er det behov for en robust og samfunnssikker fastlandsforbindelse fra Færder som sikrer viktige samfunnsfunksjoner, dvs et alternativ i tillegg til Kanalbrua.

Videre er det behov for å håndtere trafikkøkningen fra forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte slik at veksten i persontrafikken inn mot Tønsberg kan tas med kollektiv, gange og sykkel.

1.1.2 Planstatus i området

Ny fastlandsforbindelse inngår som en del av det anbefalte konseptet, Ringvegkonseptet, i konseptvalgutredningen (KVU) for Tønsberg-regionen, ferdigstilt i november 2013.

KS1 er utført av Metier og Møreforskning Molde, dat. 24.11.2014. KS1-konsulentene anbefalte også Ringvegkonseptet, samt ga andre viktige anbefalinger for det videre arbeidet.

Regjeringens beslutning:

«På grunnlag av drøftinger i regjeringen har Samferdselsdepartementet besluttet at Ringvegkonseptet legges til grunn for videre planlegging av transportsystemet i Tønsbergregionen. Det skal være opp til lokale myndigheter gjennom den videre planleggingen å avklare hvilken løsning innenfor konseptet som skal utvikles videre, Teie-Korten eller Teie-Jarlsberg, bru eller tunnel. Samferdselsdepartementet er opptatt av at det innenfor denne løsningen ikke skal legges til rette for økt biltrafikk inn mot sentrum. Departementet er videre opptatt av at kostnadene i all hovedsak holdes innenfor de anslagene som foreligger i utredningene som nå er gjennomført, og som har inngått i departementets beslutningsgrunnlag for konseptvalget. Departementet ber om at saken følges opp videre i samarbeid med lokale myndigheter. Vi forutsetter også å bli holdt orientert om det videre planarbeidet, frem mot en evt. oversendelse av grunnlagsmateriale for en bompengeproposisjon.»

Kommundelplanprosessen er gjennomført fra 2016 til 2019.

Den 28.12.2018 undertegnet partene i Bypakke Tønsberg-regionen, Vestfold fylkeskommune, Færder kommune og Tønsberg kommune, en intensjonsavtale om å akseptere alternativ 11 500 med bro fra Ramberg til Smørberg som ny fastlandsforbindelse.

Intensjonsavtalen er siden behandlet i kommunestyret i Færder, Vestfold fylke, fellesnemda for Vestfold og Telemark fylke, og sist Tønsberg bystyre. Alle har gitt sin tilslutning til avtalen.

Det er fattet likelydene vedtak hos alle partene. Under er Fylkestingets vedtak gjengitt.

1. Fylkestinget slutter seg til vedlagte intensjonsavtale og legger den til grunn for videre arbeid med Bypakke Tønsberg-regionen og ny fastlandsforbindelse (alternativ 11500 høy bru).

2. Vedtak fattet i fylkestinget 31. mai 2018 (sak 46/18) som ikke er i strid med intensjonsavtalen videreføres. Følgende punkter videreføres:

a. Ny fastlandsforbindelse planlegges med 4 felt og trafikkregulerende tiltak for å begrense vegkapasitet for personbil og stimulere til kollektivtrafikk, sykkel og gange. Type tiltak avklares i neste planfase.

b. Fv. 300 Semslinna planlegges utvidet til fire felt fra Kjellekrysset frem til E18. Sambruksfelt/kollektivprioritering på strekningen vurderes i det videre arbeidet.

c. Regulering etter plan- og bygningsloven av ny fastlandsforbindelse og utvidelse av Fv. 300 frem til E18 igangsettes straks kommunedelplanen for fastlandsforbindelsen er formelt vedtatt av planmyndighetene. Regulering fra Kjellekrysset frem til E18 forutsetter konsekvensutredning.

d. For neste planfase og ved utarbeidelse av bompengeproposisjon skal helheten og tidligere vedtatt innhold i Bypakke Tønsberg-regionen opprettholdes med blant annet en andel til gående, syklende og kollektiv minst på samme nivå som det er lagt til grunn i KVU.

e. Det arbeides videre med 20 års nedbetalingstid og markedsrente som grunnlag for å fastsette bomavgiften.

3. I det videre arbeidet med detaljregulering skal det ses på løsninger som reduserer investeringskostnadene. Dette må ikke gå på bekostning av hensynet til framkommelighet, trafiksikkerhet og fremtidige driftsutgifter.

Når det gjelder andre formelle vedtatte planer i planområdet, så ber PE om at PL skaffer seg oversikt over disse. Det er dessuten viktig å avklare om det er prosjekter som planlegges parallelt.

1.1.3 Sentrale prosjektutfordringer:

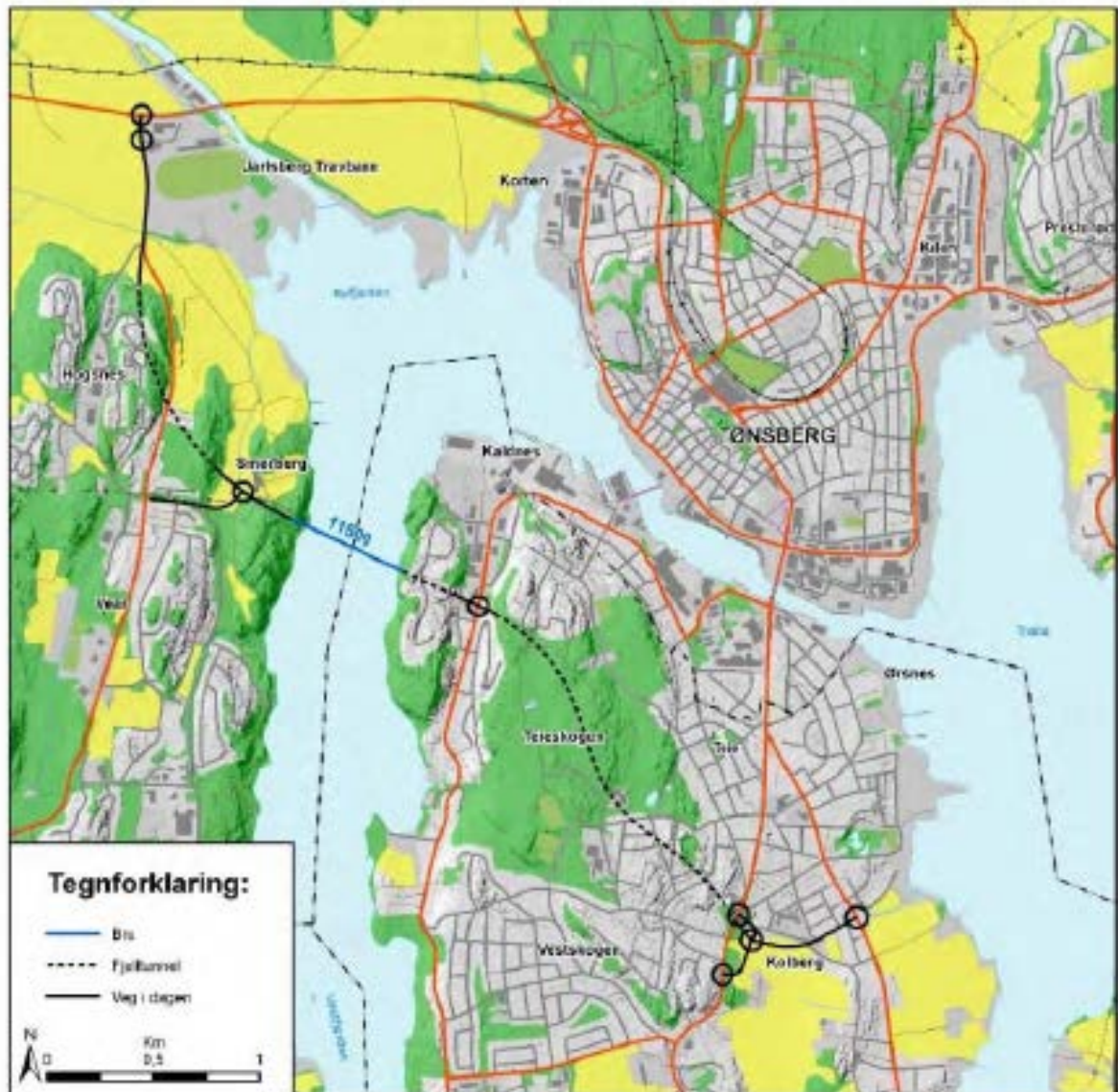
- Reguleringsplanarbeidet skal *igangsettes straks kommunedelplanen for fastlandsforbindelsen er formelt vedtatt av planmyndighetene*, ref Fylkestingets vedtak pkt 2c. Dette forutsetter at kommunedelplanen for ny fastlandsforbindelse med høy bro, alternativ 11500 behandles og vedtas i Tønsberg og Færder kommune før formell planoppstart. Det jobbes med endelig avklaring for når planarbeidet kan starte.

- I fylkestingets vedtaket pkt. 3 står det at det er viktig i det videre arbeidet å se på løsninger som kan redusere investeringskostnadene uten at dette går på bekostning av TS, framkommelighet eller d/v-kostnader. Det er derfor viktig å lete etter billigere løsninger og avklare konsekvensene med PE før løsningene implementeres.
- Kontraksstrategi kan ha betydning for hvor mye reguleringsplanen skal detaljeres. Dette må derfor avklares så tidlig som mulig. PE foreslår at det legges totalentrepriser til grunn for gjennomføringsfasen (ref sak om kontraktstrategi MIME nr 19/40759-1).

1.2. Hva bestilles

Det bestilles en reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse fra Kolberg i Færder kommune, inkludert tilkobling til Smidsrødveien, til kryss med fv. 300 ved Jarlsberg travbane på fastlandet. Kryssene på Kolberg med kobling til Smidsrødveien, og på Jarlsberg skal inngå i reguleringsplanen for Fastlandsforbindelsen.

Alternativ 11500 med bru fra Ramberg til Smørberg legges til grunn for planleggingen.



Figur 6: Alternativ 11 500: Høy bru/tunnel Ramberg – Smørberg



Figur 1 Alternativ 11500 (hentet fra kdp-arbeidet)

2. Mål

2.1. Hovedmål fra nasjonal transportplan

I Nasjonal transportplan for perioden 2018-2029 er det overordnede mål for transportsektoren slik:

«Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet»

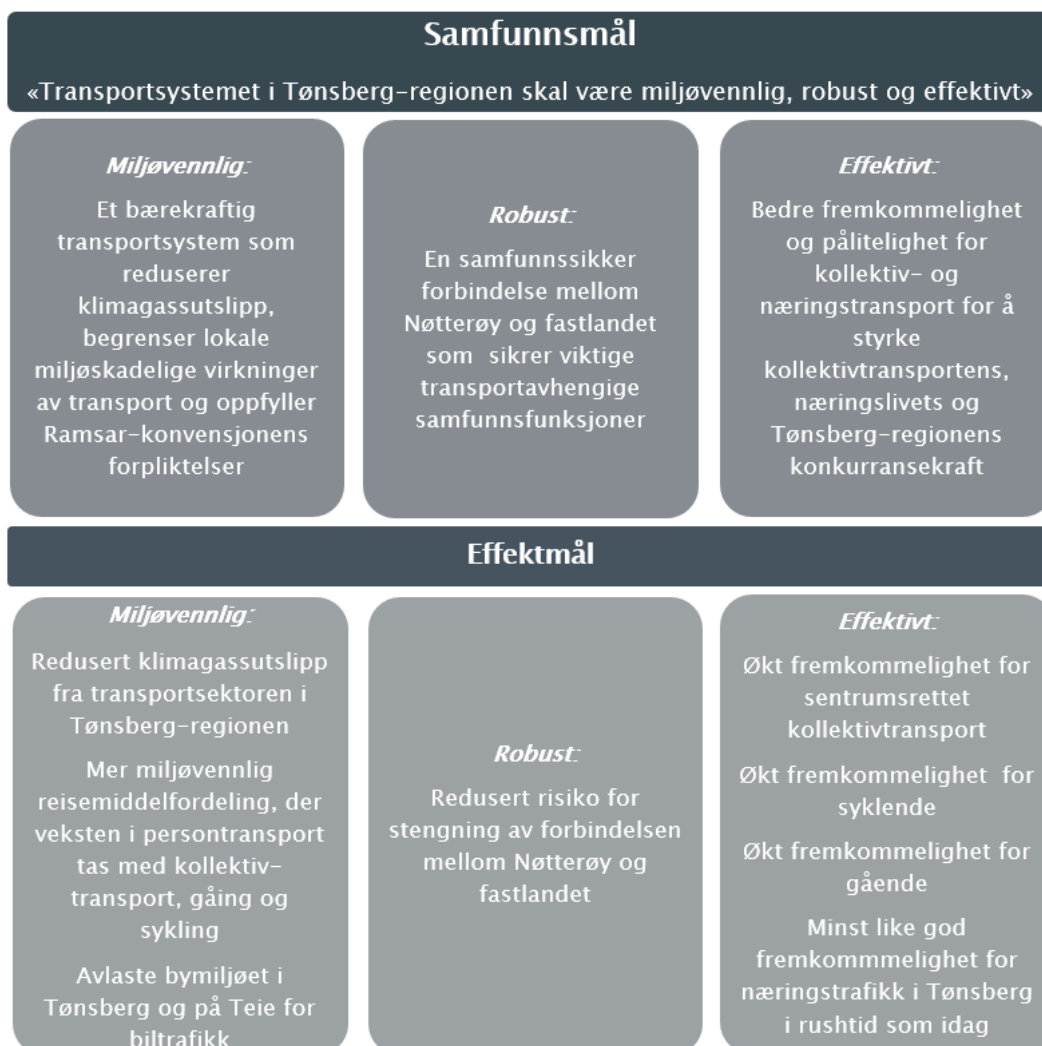
Herunder:

«Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet»

«Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen»

«Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser»

2.2. Samfunns mål og effektmål



2.3. Resultatmål for denne planfasen

- Vedtatt reguleringsplan med tilhørende bestemmelser for ny fastlandsforbindelse fra Kolberg i Færder kommune til kryss med fv. 300 ved Jarlsberg i Tønsberg kommune ila 2020 som grunnlag og hjemmel for grunnverv, byggeplanlegging og utbygging.
- Løsningen skal gi mulighet for bedre løsninger for kollektiv, gange og sykkel og næringstransport og ikke føre til økning i lokal personbiltrafikk i Tønsberg sentrum. (Tiltak i tillegg til den nye fastlandsforbindelsen planlegges og utføres av andre deler av bypakka og inngår ikke i dette prosjektet).
- Kvalitetssikrede kostnader ihht. prosedyrer i håndbok R760
- Planen skal legge til rette for å bygge et veganlegg som gir best mulig samfunnsøkonomisk nytte.

Prosjektet skal ha slik målprioritering for innholdet i planforslaget:

1. Økonomi
2. Framdrift
3. Kvalitet

I punktet økonomi menes livsløpskostnader, det vil si både investeringskostnader og drift- og vedlikeholdskostnader.

2.4. Resultatmål for ferdig bygd veg

Resultatmål for det ferdig bygde prosjektet:

- Ferdig bygget veg uten alvorlige skadde eller drepte.
- Ferdig bygget veg ihht. vedtatte planer og innenfor styringsmålet.

Prosjektet skal ha slik målprioritering for gjennomføring:

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

3. Rammebetingelser og grensesnitt

3.1. Grensesnitt:

Partene i samarbeidet er prosjekteier for hele Bypakke Tønsberg-regionen. Statens vegvesen Region sørs Prosjektavdeling er tildelt prosjekteierskap for reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse.

PL og prosjektleder for Bypakke Tønsberg-regionen har ukentlige møter, og vurdere fortløpende hvilke saker som bør løftes i organisasjonen.

- Arbeidet med reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse skal avgrenses i forhold til andre delprosjekter i Bypakke Tønsberg-regionen samt andre relevante planoppgaver. Eventuelle «gråsoner» avklares med Bypakke Tønsberg-regionen.
- PE ber PL opprette ei intern samarbeidsgruppe med deltakere fra prosjektet, andre myndighetsavdelinger i Statens vegvesen og PE.
- PE ber PL opprette/videreføre A2-gruppa som ekstern samarbeidsgruppe der hensikten er lokal forankring, gjensidig informasjonsutveksling og drøfting av faglige problemstillinger.
- PE ber PL avklare rapporteringsnivå med bypakkas administrativ styringsgruppe (ASG) og bypakkas overordnede politiske styringsgruppe (OSG). Typiske temaer kan være avklaring av prosjektet rammer, ambisjonsnivå, økonomi og framdrift på overordnet nivå.
- PL må selv vurdere om det er hensiktsmessig med en referansegruppe.
- Bane NOR må også involveres.

3.2. Gjennomføringsstrategi

PE ber PL redegjøre for gjennomføringsstrategien i sentralt styringsdokument (SSD), blant annet disse temaene:

- Prosjekteier ber prosjektleder avklare med kommunene om det er ønskelig med bruk av plan- og bygningslovens §3.7 i videre planprosess
- PL må redegjøre for hvordan usikkerhet skal håndteres i prosjektet.
- PL må redegjøre for prosjektorganisering ved å vise fordelingen mellom intern og ekstern ressursbruk innenfor oppsatt budsjett.
- PL skal påse at det er byggherrekompetanse i prosjektgruppa for å sikre at det velges løsninger som er trygge, enkle og kostnadseffektive å bygge.
- Framdriftsplan med milepeler utarbeides slik at PE kan komme inn og reelt styre/påvirke arbeidet.
- PL må vise hvordan det skal arbeides for å finne kostnadseffektive løsninger som svarer på prosjektmålene.

3.3. Styringsbasis

3.3.1 Finansiering

Prosjektet inngår i Bypakke Tønsberg-regionen og forutsettes finansiert gjennom bompenger, mva-kompensasjon og bidrag fra Vestfold fylkeskommune. Planarbeidet finansieres delvis gjennom forskuttering fra Vestfold fylkeskommune og de deltagende kommunene.

Rammen til reguleringsplanarbeidet er 45 mill. kr fordelt på årene 2019-2021.

År	2019	2020	2021	2022
Budsjett	20 mill.	23 mill.	2 mill.	0 mill.

Behov for mye grunnundersøkelser og/eller arkeologiske undersøkelser kan øke dette behovet.

Prosjektleder skal utarbeide en oversikt over planleggingskostnader fram til og med vedtatt reguleringsplan.

PE ber PL sette opp et detaljert budsjett for hele planperioden.

3.3.2 Økonomiske rammer

Forslag til styringsmål for prosjektet:

Kostnadene på reguleringsplanen for ny fastlandsforbindelse fra Færder til Kryss fv300 ved Jarlsberg travbane holdes innenfor en kostnadsramme på 3,8 MRD 2017 kr, ref. anslag på KDP-nivå.

Det forutsettes at tilførselsveger og tiltak på lokalveger, samt omlegginger av eksisterende lokalveger/gang- og sykkelveger er en del av bypakka og inngår ikke i dette prosjektet.

PE ber om å bli orientert om kostnadsutviklingen fortløpende. PE ber om at det etableres og føres kostnadslogg fortløpende.

3.3.3 Framdrift

Regulering etter plan- og bygningsloven av ny fastlandsforbindelse og utvidelse av Fv. 300 frem til E18 igangsettes straks kommunedelplanen for fastlandsforbindelsen er formelt vedtatt av planmyndighetene (vedtak fattet hos partene i januar og februar i 2019).

Konkurransgrunnlag utarbeides våren 2019 og konsulent engasjeres sommer 2019.

Reguleringsplan utarbeides 2019-2020 for behandling/høring og offentlig ettersyn høsten 2020 med vedtak årsskifte 2020-2021.

3.4. Andre rammebetingelser

Det skal planlegges for ny firefelts veg, H6= 60km/t og rundkjøringer. Kravene i gjeldende håndbøker legges til grunn for planleggingen (Håndbok N100 Veg- og gateutforming, utgitt 2013 samt aktuelle oppdateringer i 2018).

Kostbare elementer reduseres så langt det er mulig. Konsekvenser må diskuteres og avklares med PE og prosjektleder for Bypakke Tønsberg-regionen, samt bypakkens styringsgrupper før beslutning.

Kvalitet utover det som er beskrevet i håndbøker/vegnormaler mm skal unngås.

Spesielle løsninger som går ut over normalt omfang og standard skal unngås. Den nye høybrua som ligger i alternativ 11500 vil bli et landemerke og det er viktig at den bygges med god utforming og stedstilpasning. PE ber PL kvalitetssikre med brumiljøet i SVV hvilken type bru (hengebru, skråstagbru, buebru mm) som er mest egnet når man ser både investeringskostnader og drift/vedlikeholdskostnader sammen. PE ber PL finne handlingsrommet for ulike estetiske tilpasninger på utformingen og vurdere dette opp mot kostnadene.

4. Organisering og ansvar

4.1. Ansvar og myndighet

Prosjektavdelingens avdelingsdirektør (per dags dato Ingunn Foss) er prosjektleders nærmeste overordnede og prosjekteier. Prosjektleder rapporterer til prosjekteier på framdrift, økonomi, risikostyring og kvalitet.

Viktige avgjørelser som påvirker prosjektets mål og rammer skal avklares med PE og prosjektleder for Bypakke Tønsberg-regionen, samt bypakkens styringsgrupper.

En fra avdelingsdirektørens stab (per dags dato Egil Sundheim) bistår avdelingsdirektøren i den daglige oppfølgingen av dette planprosjektet.

4.2. Samarbeid og møtестruktur

Mellom prosjektleder og prosjekteier skal det holdes 6 styringsmøter i året. Prosjektleder skal i disse møtene rapportere på framdrift, økonomi, ressursbehov, risikostyring og kvalitet. Prosjektleder velger selv hvem han vil ha med i disse møtene, men skal alltid møte selv. Prosjekteier vil ta med seg medarbeidere fra staben.

Det skal tilrettelegges for kunnskap- og erfaringsoverføring mellom prosjektavdelingens prosjekter.

4.3. Rapportering og fraviksbehandling

Rapportering på framdrift og økonomi gjøres i henhold til gjeldende rutiner for Prosjektavdelingen.

Det skal tilstrebes å legge fram planer som ikke krever fravik fra vegnormalene. Hvis det oppstår behov for fravikssøknad så skal dette drøftes med prosjekteier og vegeier før fravikssøknad skrives. Det er viktig at fravik avdekkes og håndteres i tidlig fase i prosjektet.

4.4. Spesielle krav til helse, miljø og sikkerhet

Det skal ikke planlegges vegløsninger som utsetter trafikanter, naboer eller anleggsarbeidere for unødvendig fare. Det skal være fokus på byggherreforskriften som reguleres, slik at kravene i byggherreforskriften ivaretas.

Ved befaringer i planfasen skal gjeldende regler følges.

Ledere i Statens vegvesen skal være (ref. Vegvesenboka):

- Profesjonell
 - Kommunisere godt
 - Være løsningsorientert
 - Vise handlekraft gjennom faglig styrke
- Framtidsrettet
- Inkluderende

Prosjektleder skal stimulere til å utvikle den enkelte prosjektmedarbeider.

5. Vedlegg

5.1. Vedlegg 1. Intensjonsavtale om Bypakke Tønsberg-regionen

Fordi det ikke er mulig å oppnå flertall for senketunell, vil kommunene akseptere alternativ 11 500 med bro fra Ramberg til Smørberg som ny fastlandsforbindelse. Partene er enige om følgende forutsetninger for valg av alternativ 11 500:

1. Vestfold fylkeskommune investerer over en tidsperiode på 15 år med 35 millioner kroner pr år, fra bompengeproposisjonens vedtak i Stortinget. Vestfold fylkeskommunes investeringsbidrag er fordelt mellom Bypakke Tønsberg-regionen og investering i egne fylkesveier i Tønsberg by.

Investeringene fordeles slik:

- Vestfold fylkeskommune bidrar til finansiering av bypakken med et investeringsbidrag på 300 millioner kroner (15 år x 20 millioner kroner)
- Vestfold fylkeskommune bidrar med inntil 15 millioner kroner pr år i 15 år til finansiering av tiltak på fylkesveiene for å redusere økt trafikkbelastning i Tønsberg by ved bygging av alternativ 11 500 (med bro fra Ramberg til Smørberg) og innføring av bypakkens gatebruksplan. Det skal gjennomføres en utredning av mulige trafikkreduserende tiltak. Disse tiltakene skal kostnadsberegnes, og effekt på trafikken skal analyseres. Tiltak med god effekt som ikke lar seg finansiere gjennom de 15 millioner kronene over 15 år fra Vestfold fylkeskommune, skal inn i bypakken og bompengefinansieres. Øvrige trafikkreduserende tiltak utformes etter erfart trafikk.

Tiltak som skal vurderes er:

- Tiltak for å kanalisere trafikken fra Færder til Ringveien mot Kilen
- Styring av Mammutkrysset slik at Ringveien prioriteres
- Kollektivfelt mot Nedre Langgate
- Innfartsparkering og shuttlebuss
- Omlegging fra Banebakken til Solveien
- Tiltak for å hindre «lekkasje» fra fastlandsforbindelsen til lokalveier på Vear (f.eks. fjerne avkjøring/rundkjøring)

Andre tiltak kan vurderes.

Partene er enige om å ikke legge til grunn økt parkeringsavgift eller rushtidsavgift.

2. Ny gangbro mellom Kaldnes og Tønsberg sentrum inngår, og finansieres av bypakken

3. Firefelts vei på Semslinna fra Kjellekrysset til E-18 skal være en del av bypakken

4. En helhetlig løsning av Hogsnesbakken skal være en del av bypakken

5. Det gjennomføres avbøtende tiltak for beboere på begge sider av fjorden for mest mulig å begrense ulempene med bro i byggeperioden og etter at broen er bygget.

6. Dersom Vestfold fylkeskommune kommer med i en fremtidig byvekstavtale med statlige midler til dekning av tiltak som er med i denne avtalen, reduseres de fylkeskommunale bidragene tilsvarende

7. I planprogrammet skal det arbeides for å finne kostnadsreduserende tiltak

8. Partene er enige om at kommunenes andel av fylkesveismidler for samme tidsperiode brukes som finansiering av dette låneopptaket. Unntaket er mindre tiltak som for eksempel

busslommer, mindre kryssutbedringer, herunder rundkjøringer og trafikksikkerhetstiltak. I nye Tønsberg kommune vil Re-delen fortsatt kunne være med og søke om investeringsmidler på vei, på lik linje med øvrige kommuner.

Partene tar forbehold om at saken må behandles i Tønsberg bystyre, Færder kommunestyre og Vestfold fylkesting.

Tønsberg, 28. desember 2018

Rune Hogsnes
fylkesordfører (H)

Kåre Pettersen
fylkesvaraordfører (V)

Arve Høiberg
gruppeleder fylkestinget (Ap)

Roar Jonstang
ordfører Færder (H)

Bjørn Kåre Sevik
varaordfører Færder (FrP)

Jon S. Anderssen
gruppeleder Færder (Ap)

Petter Berg
ordfører Tønsberg (H)

Bent Moldvær
varaordfører Tønsberg (FrP)

Per Martin Aamodt
gruppeleder Tønsberg (Ap)