

## Ny fastlandsforbindelse fra Færder – Tilleggsutredninger

### Innledning

I møtet i Bypakke Tønsberg-regionens overordnede styringsgruppe (OSG) den 21. november 2019 ble det fremsatt ønsker fra posisjonen i Tønsberg og Færder kommuner om å få utredet flere alternativer for ny fastlandsforbindelse før endelig beslutning om ny forbindelse tas. Tønsberg kommune ønsket Øst-korridoren utredet, mens Færder kommune ønsket å få utredet både Øst-korridoren og Vestfjord-korridoren.

I møtet var det enighet om at det igangsettes en prosess for å få oversikt over rammer for en ny utredning. Bypakkas administrative styringsgruppe ble bedt om å komme opp med et forslag til en prosess for hvordan man skal jobbe videre, inkludert finansiering.

Dette notatet beskriver hvilke krav som bør stilles til utredningene og skisserer ulike utredningsmetoder. Fordeler og ulemper med de ulike modellene belyses.

Alle partene i bypakka har deltatt i arbeidet med prosessbeskrivelsen.

### Prosessen hittil

I 2009 ba Vestfold fylkeskommune og kommunene Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke Statens vegvesen gjennomføre en konseptvalgutredning av helhetlige transportløsninger for Tønsberg-området. Bakgrunnen for anmodningen var uro over et overbelastet vegnett, dårlig fremkommelighet for kollektivtrafikk, belastning av bymiljø og sårbar forbindelse mellom Nøtterøy og fastlandet.

Konseptvalgutredningen var i oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet definert som en bypakke for Tønsberg-området. Utredningen skulle inneholde en helhetlig plan for hvordan trafikk- og miljøutfordringene kunne løses på kort og lang sikt. Det ble stilt krav om at areal- og transportplaner skulle være helhetlige og inkludere lokale virkemidler. Kollektivtrafikk og tiltak for gåing og sykling skulle være en vesentlig del av virkemidlene i bypakka. Departementet ba om at KVUen redegjorde for overordnede statlige forventninger knyttet til arealbruk og hvordan eventuelle overlapp kunne koordineres. Utredningen skulle også se på restriktive tiltak som kan ha effekt for transportutviklingen i Tønsberg-området. Hensynet til arealbruk og jordvern skulle belyses og vurderes.

Konseptvalgutredning ble sluttført i november 2013, og ble sendt på høring. Metier AS og Møreforsking Molde AS gjennomførte kvalitetssikring (KS1) av KVUen i 2014.

Basert på anbefalingene i KVUen, KS1-rapporten og høringsinnspillene, besluttet Samferdselsdepartementet, etter drøftinger i regjeringen, at Ringvegkonseptet skulle legges til grunn for videre planlegging av transportsystemet i Tønsberg-regionen. Beslutningen kom i oktober 2015, og var i tråd med KVU- og KS1-anbefalingene, samt lokalpolitiske vedtak.

Ringvegkonseptet besto av fri fremføring av kollektiv til sentrum i hovedaksene, et effektivt og sammenhengende sykkelvegnett med sykkelekspressveg til de mest folkerike områdene, en ringveg med ny Nøtterøyforbindelse, fortrinnsvis bru mellom Kaldnes og Korten, og en restriktiv tiltakspakke bestående av parkeringsrestriksjoner, kollektivprioritering over Kanalbrua, bompenger og stenging for gjennomkjøring i Nedre Langgate og Halfdan Wilhelmsens allé. Videre fremgikk det av brevet fra departementet at det er 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, samt at det innenfor denne løsningen ikke legges til rette for økt biltrafikk inn mot sentrum.

Etter beslutningen i departementet ble kommunedelplanarbeid for ny fastlandsforbindelse igangsatt. Kommunedelplan for bru fra Kolberg (Teie) til Jarlsberg ble vedtatt av partene i mars 2019, og detaljreguleringsplanarbeidet ble startet opp.

I møte i overordnet styringsgruppe den 21. november 2019 ble det, som nevnt innledningsvis, fra posisjonen i Færder og Tønsberg kommuner fremmet ønske om å utrede ytterligere en korridor (Øst-korridoren) for ny fastlandsforbindelse mellom Færder og fastlandet. Færder kommune ønsket i tillegg at Vestfjordkorridoren utredes nærmere. Partene har siden kommet til en felles forståelse om at det er Øst-korridoren som er aktuell i første omgang.

Siden Øst-korridoren ligger utenfor det konseptet Samferdselsdepartementet og regjeringen har besluttet skal legges til grunn er det også sendt en administrativ henvendelse til departementet om gjennomføring av ytterligere utredninger, samt finansiering av disse (brev datert 16. januar 2020).

Dersom man på sikt også skal utrede Vestfjordkorridoren er man i tillegg avhengig av et samarbeid med Sandefjord kommune. I Færder kommunestyre den 12. februar 2020 ble det besluttet å sende en henvendelse til Sandefjord kommune.

## **Finansiering**

Planleggingen av prosjektene i Bypakke Tønsberg-regionen finansieres per i dag gjennom låneopptak på bakgrunn av sak om forskutterte midler som er behandlet hos alle partene våren 2016. Partene stiller garanti for låneopptak gjennom bomselskapet. Garantien gjelder frem til den fremtidige bompengeproposisjonen er vedtatt. Ved årsskiftet 2019/2020 gjensto det om lag 19 millioner kroner av disse midlene. Disse benyttes i stor grad til reguleringsplanarbeidet for ny fastlandsforbindelse, samt til andre delprosjekter i bypakka. Gjenstående midler er ikke tilstrekkelig for å dekke ferdigstillelse av reguleringsplanarbeidet, eller igangsetting av andre planprosjekter.

Videre utredninger, samt tilleggsutredninger, kan finansieres direkte av partene gjennom eksisterende budsjetter, eller gjennom en ny forskuttering/låneopptak. Med hensyn til ressursituasjonene hos partene synes en ny forskuttering mest aktuelt. Dette vil også gjelde tilleggsutredningene, forutsatt godkjenning i Samferdselsdepartement om at disse utredningene kan dekkes gjennom en fremtidig bompengoordning.

Nye garantistillelser for låneopptak må godkjennes av fylkesmannen (kommunenenes andel) og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (fylkeskommunens andel). Saken må også godkjennes i Vegdirektoratet og eventuelt Samferdselsdepartementet for å få dette tilbakebetalt gjennom en fremtidig bompengoordning.

## **Intensjonsavtale for Bypakke Tønsberg-regionen**

Den vedtatte intensjonsavtalen for Bypakke Tønsberg-regionen, hvor fylkeskommunen bidrar med 525 millioner kroner, er knyttet til valg av den vedtatte bru-løsningen. Avtalen innledes på følgende måte: «*Fordi det ikke er mulig å oppnå flertall for senketunnell, 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: (...)*». Dersom man etter at tilleggsutredningene er gjennomført ønsker å gå videre med Øst-korridoren, må det trolig fattes nye vedtak for at det fylkeskommunale bidraget også skal gjelde denne korridoren.

### **Oppstart av tilleggsutredninger**

Å starte opp arbeidet med tilleggsutredninger avhenger av noen avklaringer, og det er derfor vanskelig å si hvor raskt arbeidet med tilleggsutredninger kan startes opp. Viktige steg i denne prosessen er å få en avklaring fra Samferdselsdepartementet om man også kan utrede andre alternativer enn det som er lagt som føringer i KVV-beslutningen, og tilbakemelding på hvordan utredningen eventuelt kan finansieres.

Dersom man får aksept fra Samferdselsdepartementet om at man kan bruke forskutterte midler, må partene behandle sak om forskuttering og garantistillelse, samt en sak om hva som skal eventuelt utredes i tillegg til vedtatte prosjekter.

Etter at vedtak er fattet må som nevnt kommunenes og fylkeskommunens garantistillelse godkjennes av henholdsvis fylkesmannen og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD). Her må det påberegnes noe saksbehandlingstid. I forrige sak om ny forskutteringen våren 2016 var saksbehandlingstiden i KMD om lag 2 måneder. Behandlingstiden hos fylkesmannen var en del kortere.

Saken må sannsynligvis også godkjennes i Vegdirektoratet og evt. Samferdselsdepartementet ift. å få dette tilbakekalt gjennom en bompenggeordning. Etter at disse godkjenningene foreligger kan utredningene startes opp. Tidsmessig kan det være gunstig med en parallell politisk behandling, hvor det innstilles på at bruk av midler forutsetter nødvendig godkjenninger.

Det må i tillegg beregnes noe tid på innhenting av konsulent. Vestfold og Telemark fylkeskommune har rammeavtaler på samferdselsområdet. Det er imidlertid noe usikkert om disse kan benyttes på dette oppdraget. Sannsynligvis må oppdraget lyses ut.

### **Status og planlagt fremdrift for vedtatt trasé**

Kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse, alternativ 11 500 med høy bro fra Kolberg – Ramberg Smørberg/Jarlsberg, ble vedtatt i Tønsberg og Færder kommuner i mars 2019. Reguleringsplanarbeidet ble så startet opp. Utarbeidelse av reguleringsplanen var ute på anbud før sommeren 2019, og det ble signert kontrakt med Cowi AS 1. juli 2019.

Planlagt fremdrift for ny fastlandsforbindelse er skissert under (figur 1). Som vist skal konsulenten etter planen ha ferdigstilt arbeidet med reguleringsplanen før sommeren 2020, og det er planlagt politisk behandling og høring av planen høsten 2020. Etter at planen har vært på høring gjøres eventuelle justeringer før planen legges frem for 2. gangs behandling. Parallelt med politisk behandling startes arbeidet med KS2 og bompenggeproposisjon opp.

En vedtatt reguleringsplan for fastlandsforbindelsen er en forutsetning for å kunne gå videre til Stortinget med en bompengeproposisjon for bypakka. Dette skyldes at prosjektet er et tungt kostnadselement i pakken, og det er et krav om minst mulig usikkerhet knyttet til kostnadene. Ikke minst er dette sentralt ift. krav om porteføljestyling i bypakker.

Fremdriftsplanen legger opp til Stortingsbehandling av bypakka høsten 2021, med byggestart tidligst høsten 2022. Fremdriften som er skissert forutsetter en smidig prosess, samt at kostnader til grunnerverv forskutteres. Det er videre lagt til grunn en totalentreprise.

Stortingsvalget høsten 2021 kan påvirke tidspunktet for når man kan få behandlet proposisjonen, og dermed også den videre fremdriften.



Figur 1: Planlagt fremdrift for trasé vedtatt i mars 2019.

### Tidspunkt for høring av reguleringsplan

Når det gjelder tidspunkt for høring av reguleringsplanen, planlagt høsten 2020, bør det vurderes nærmere om høring og offentlig ettersyn bør avvendes til tilleggsutredningene er gjennomført og en har konkludert på korridor. Det kan være uheldig kommunikasjonsmessig i forhold til omgivelsene å

legge reguleringsplanen ut på høring før det er konkludert på tilleggsutredningene. Avhengig av utredningsmodell vil høringen kunne utsettes fra 3-4 måneder til om lag 2 år.

Spørsmålet om reguleringsplanen skal legges ut på høring i samsvar med planlagt fremdrift, eller om man velger å utsette høringen, kan en komme tilbake til etter at man har besluttet hvordan tilleggsutredninger skal gjennomføres.

### **Flere alternativer i hver korridor**

For Øst-korridoren blir det viktig å ha en prosess for å definere hva som skal utredes. «Øst-alternativet» er et hyppig brukt begrep, men innenfor Øst-korridoren vil det være flere ulike alternativer. Dette vil også gjelde Vestfjord-korridoren dersom denne skal utredes på et senere tidspunkt. Til sammenligning startet man i 2015/2016 med om lag 20 ulike alternativer i kommunedelplanarbeidet for ny fastlandsforbindelse fra Færder. Gjennom en silingsprosess våren 2016 ble dette redusert til 7 alternativer som så ble konsekvensutredet. Etter at konsekvensutredningene var gjennomført ble 2 alternativer ble lagt ut på høring i desember 2017, før kommunedelplanen ble vedtatt i mars 2019.

Eksempler på ulike alternativer innenfor Øst-korridorene kan være løsninger med og uten to-planskryss på Kilen, utvidelse av Nøtterøyveien med kollektivfelt, og løsning med og uten tverrforbindelse syd for Teie torv grunnet mål om å avlaste Teie for trafikk. Dersom Vestfjord-korridoren på sikt også skal utredes vil blant annet tunnel eller vei i dagen over Stokkelandet være ulike alternative løsninger.

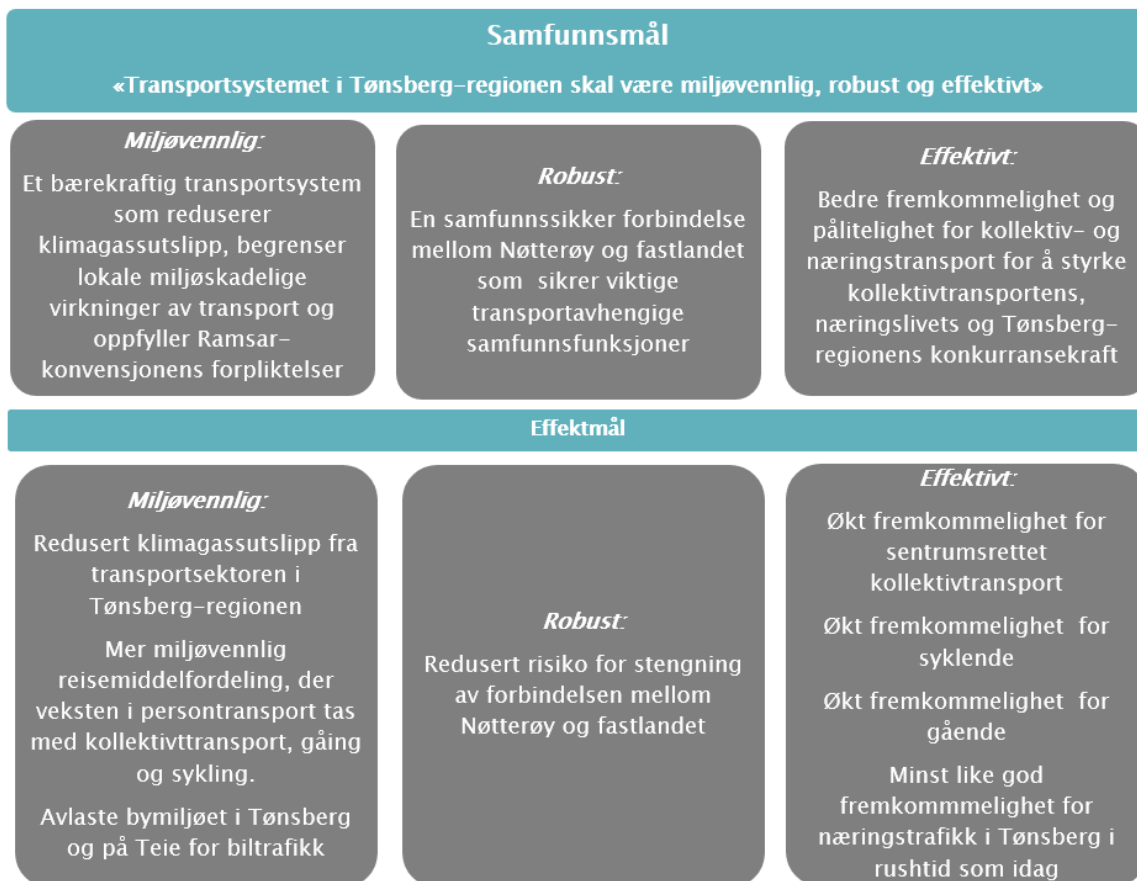
Sannsynligvis bør det utredes 2-3 varianter i hver korridor. Det er viktig at de som har fremmet løsninger i disse korridorene er med på arbeidet med å definere hva som skal utredes, slik at man er sikker på at utredningene svarer ut det som etterspørres.

### **Anbefalte krav til utredningene**

#### ***Måloppnåelse***

En felles målstruktur ligger til grunn for alle delprosjektene i bypakka. Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme er et av delprosjektene og skal bidra til at målene for bypakka nås. Målene for Bypakke Tønsberg-regionen er en videreføring av samfunnsmålet og effektmålene fra «Konseptvalgutredning for transportsystemet i Tønsberg-regionen» (KVU), med noe tilpasning av effektmålene til bypakke-fasen.

For alle alternativene som utredes må måloppnåelse beskrives, jfr. bypakkas målstruktur (figur 2). I tillegg bør det være et krav til løsningene at Nedre Langgate kan stenges for gjennomkjøring ved Møllegaten. Nedre Langgate er i fremtiden tenkt som kollektivgate med kjøring til eiendommene tillatt. Dette er et svært sentralt grep i vedtatt gatebruksplan, samt i interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtrafikk, som nettopp har vært ute på høring (høringsfrist 1. februar 2020). Fri fremføring av kollektivtransport er et annet viktig krav.



Figur 2: Samfunnsmål og effektmål for Bypakke Tønsberg-regionen

### Medvirkning

Det er krevende å planlegge og bygge nye infrastrukturprosjekter i tettbebygde strøk, og uansett valg av løsninger er det noen som vil bli berørt. Medvirkning har vært svært viktig i utredningsarbeidet så langt. Dersom man velger en plan etter plan- og bygningsloven er det lovpålagt med medvirkningsprosesser, men uansett utredningsmetode man legger til grunn for tilleggsutredningene bør medvirkning ivaretas gjennom åpne møter og høringer.

### Transportmodeller

Felles for skisserte utredningsmodellene er at det må kjøres nye transportberegninger, med unntak av modell 3 hvor en kun benytter eksisterende kunnskap.

Trafikkavvikling og trafikale forhold vil være et meget viktig tema, og det vurderes derfor at det er behov for å benytte både regional transportmodell (RTM) som beregner overordnede transportstrømmer, samt en kapasitetsmodell som beregner trafikkavviklingen mer detaljert. Dette i likhet med det som ble gjennomført i kommunedelplanfasen for vedtatt alternativ.

Det er blant annet behov for grundige analyser av Mammutkrysset og rundkjøringen på Nøtterøysiden av Kanalbrua, ikke minst med tanke på fremkommelighet for kollektivtrafikk. Nedre Langgate er planlagt stengt for gjennomkjøring med prioritering for buss. Siden dette i dag er den mest trafikkerte gaten i sentrum, vil det bli viktig å få mer kunnskap om trafikkavviklingen i sentrum,

inkludert Stoltenberg gate og Farmannsveien. Også trafikkavviklingen på Kilen vil bli viktig å få mer kunnskap om, inkludert bussfremkommelighet.

Arbeidet med transportmodeller er anslått til om lag 3,5 millioner kroner inkl. mva. Denne summen er inkludert i kostnadsoverslagene under, med unntak av modell 4. Det vil være nødvendig å innhente konsulent til gjennomføring av dette arbeidet, da det ikke er tilgjengelige ressurser internt.

### **Ulike hovedmodeller for utredning og planlegging**

I dette kapitlet skisseres 4 hovedmodeller for hvordan utredningene kan gjennomføres. Fordeler og ulemper med de ulike modellene beskrives.

Kostnader for de ulike utredningene er anslått under. Alle kostnader inkl. mva, og gjelder Øst-korridoren. Det er imidlertid vanskelig å anslå kostnader da det det er fortsatt uklart hva som konkret skal utredes.

Skissert fremdriftsplaner er ambisiøse og forutsetter smidige prosesser. Særlig i vekslingen mellom de ulike fasene kan det være noen forsinkelser ift. skisserte fremdrifter. Dette vil imidlertid gjelde både for vedtatt plan og for de 4 utredningsmodellene, slik at de fortsatt er sammenlignbare.

Både de som blir berørte av dagens løsning, samt de som kan bli berørte av en alternativ løsning, opplever i dag mye usikkerhet. Uansett hva slags modell og utredningsnivå man velger for videre arbeid blir kommunikasjon med berørte og andre innbyggere viktig. Dette for å skape trygghet og forutsigbarhet.

#### ***Modell 1: Kommunedelplan med full konsekvensutredning***

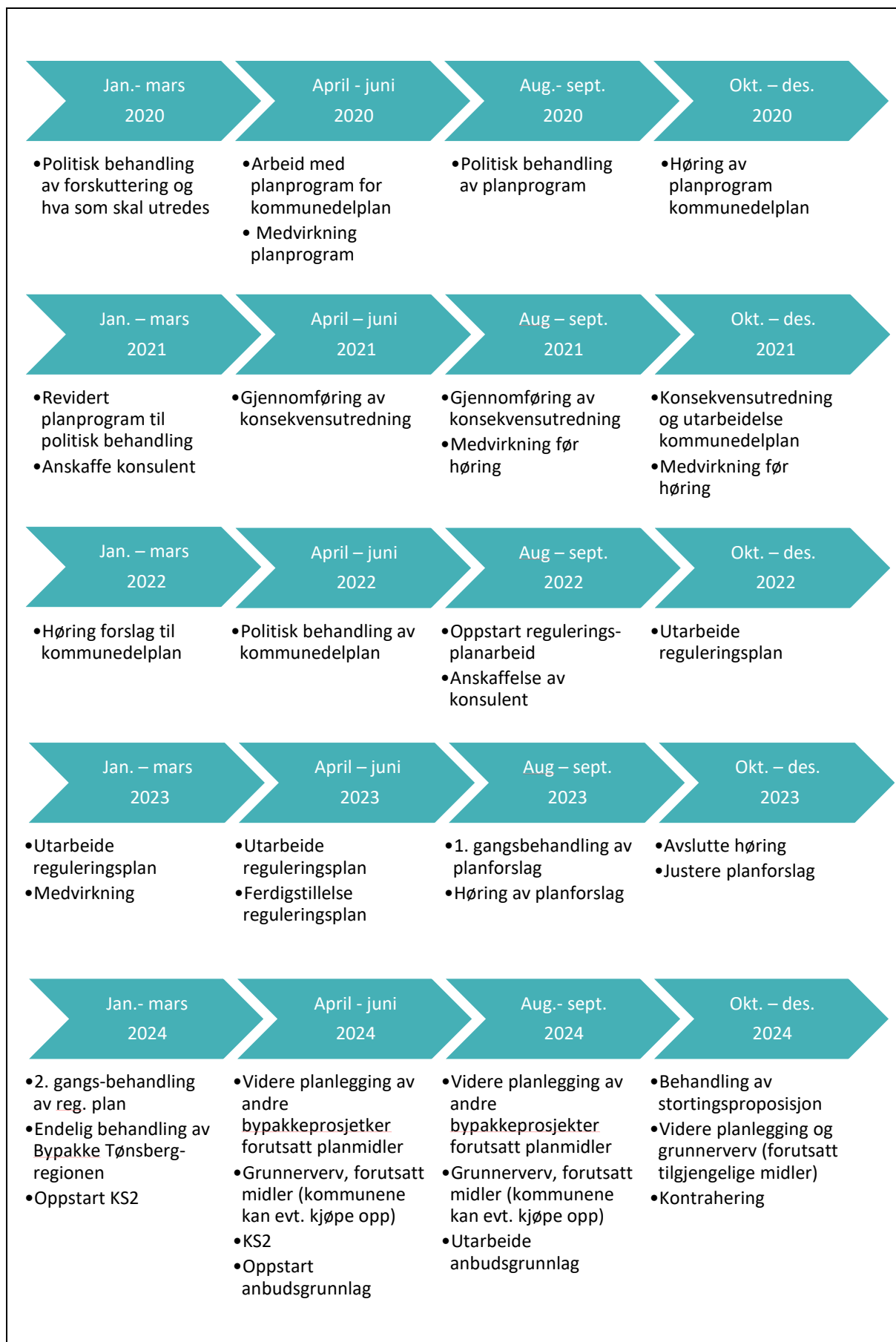
Det vil være en fordel å kunne sammenligne vedtatt løsning med alternativene på et mest mulig likt nivå. For vedtatt løsning har det vært gjennomført en omfattende kommunedelplanprosess med konsekvensutredning, og nå detaljreguleringen. På kommunedelplannivå er usikkerheten på kostnader +/- 25 %, mens det med en detaljregulering reduseres usikkerheten til +/- 10%.

Dersom en ønsker et tilnærmet likt beslutningsgrunnlag bør det gjennomføres kommunedelplan og påfølgende reguleringsplan. Utredningene kjøres da som en ordinær kommunedelplanprosess med planprogram og full konsekvensutredning.

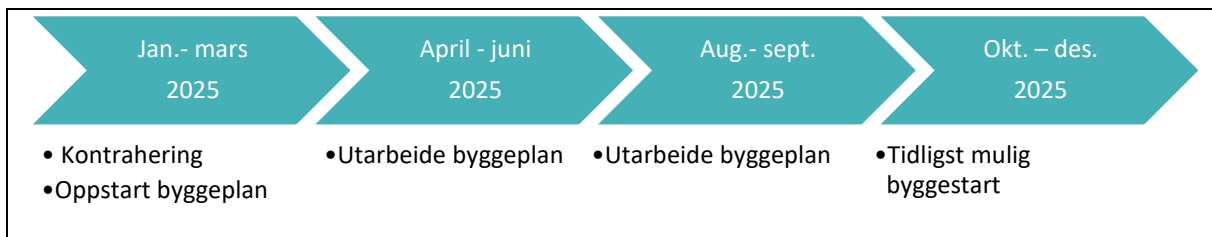
#### ***Fremdrift***

En kommunedelplanprosess tar minimum 2 år fra oppstart og reguleringsplanarbeidet om lag 2 år, inkludert politisk behandling.

Tidligst mulig byggestart med denne modellen er 4. kvartal 2025. Det skiller om lag 3 år ift. vedtatt løsning.







Figur 3: Fremdrift ved modell 1 Kommunedelplan med full konsekvensutredning

### Kostnader

Antatt kostnad for kommunedelplanarbeidet anslås til å være 12-18 mill. kr. Regulering anslås til å være 50 – 60 mill. kroner for valgt alternativ.

Fordeler med denne utredningsmodellen er at man får kostnader på samme nivå, samt at denne prosessen sikrer god involvering av alle som kan bli berørte. Ulempene er at det er en tidkrevende og kostbar planprosess.

### **Modell 2: «Konsekvensutredning light» («KU light») – fokus på tema som anses som spesielt beslutningsrelevante**

Målsetningen med denne modellen er å lage et godt nok beslutningsgrunnlag, uten at det kjøres en full konsekvensutredning. Det betyr at temaer som i utgangspunktet vurderes som mindre beslutningsrelevante ikke tas med i første fase. Samtidig skal prosessen ende opp med et politisk vedtak der man enten velger å gå videre med vedtatt høybruløsning eller å vrake dette til fordel for et annet. Det er derfor viktig at grunnlaget for denne beslutningen er god nok, også når det gjelder forankring og medvirkning. Det anbefales derfor at man i praksis følger tilnærmet samme metodikk som i modell 1, inkludert at det inviteres til åpne møter underveis i prosessen og at rapporten legges ut på høring.

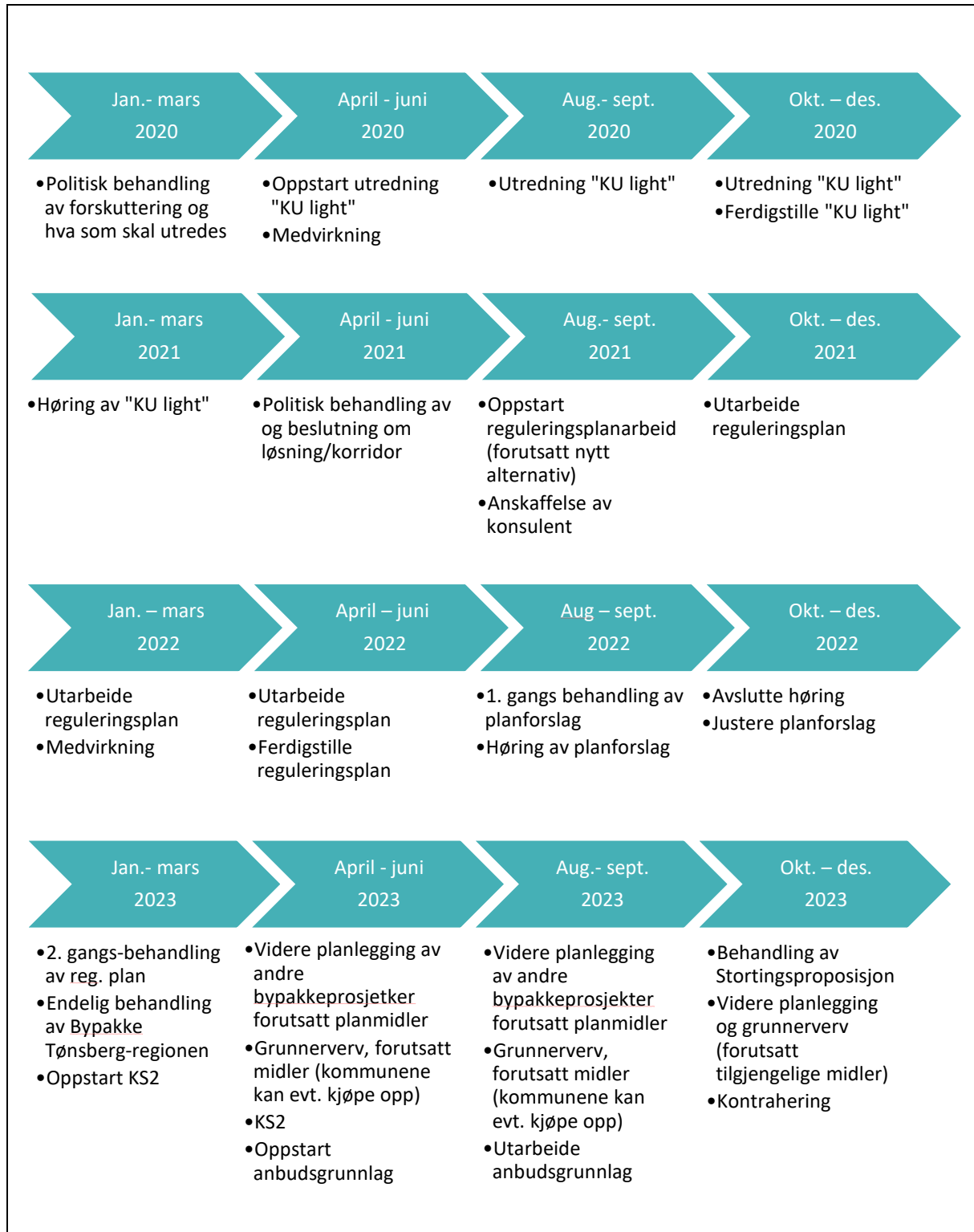
Basert på en foreløpig vurdering anses følgende temaer som spesielt relevante i begge korridorer, med de tre øverste på punktlisten som spesielt viktige:

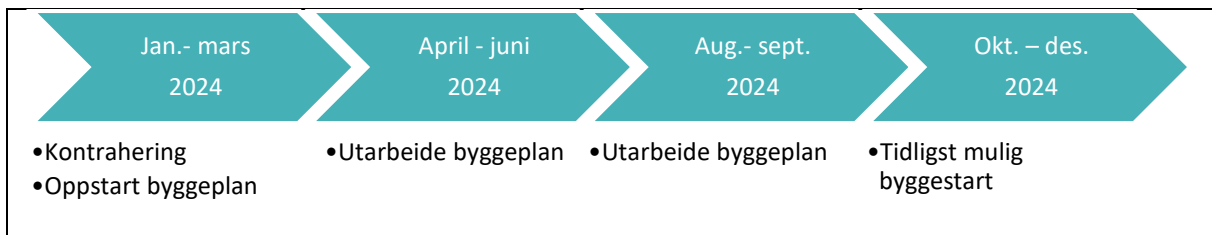
- **Kostnader**
- **Trafikal virkning**
- **Samfunnsikkerhet**
- Støy og luftforurensing
- Større konflikter med verneverdier
- Vurdering av måloppnåelse
- Regionale virkninger

### Framdrift

Foreslått prosess er vurdert til å ta om lag 12 måneder fra oppstart. Det anbefales at rapporten legges ut på høring. En mulig fremdrift er å fastsette vegløsninger før sommeren (forutsatt finansiering), utrede på høsten og sammenstille før jul 2020, med politisk behandling på nyåret 2021.

Neste fase, dersom en velger å gå videre med en alternativ løsning, vil bli regulering med konsekvensutredning. Tidligst mulig byggestart med denne modellen er 4. kvartal 2024. Det skiller om lag 2 år ift. vedtatt løsning.





Figur 4: Fremdrift Modell 2: KU light – fokus på tema som anses som spesielt beslutningsrelevante

### Kostnader

Antatt kostnad for utredningene anslås til å være om lag 9-12 mill. kr. Regulering anslås til å være 50 – 60 mill. kroner for valgt alternativ.

Fordeler med denne metoden er at man kan gå rett på regulering med konsekvensutredning etter at løsning er valgt. Metoden gir imidlertid mindre tid til medvirkning enn en tradisjonell kommunedelplanprosess.

### **Modell 3: Sammenstille eksisterende kunnskap, samt oppdatere transportanalyser og kostnadsoverslag**

I den modellen sammenstilles eksisterende kunnskap som til stor grad er fra 2013 og arbeidet med KVV Tønsberg-regionen. Der det er hensiktsmessig er det også aktuelt å bruke kunnskapsgrunnlag fra KU Tønsbergpakken fase 2 fra 2004. Det betyr at løsninger som «utredes» i stor grad er begrenset til de løsninger som tidligere har vært utredet.

Det er lagt opp til en fremdrift som går parallelt med planlagt høring av reguleringsplan for løsning vedtatt i mars 2019, og hvor tilleggsutredningene vil foreligge før 2. gangs behandling av reguleringsplanen slik at man kan ta en beslutning på korridor før endelig vedtak.

### Framdrift

I figuren under er kun fremdrift for tilleggsutredningene vist, da det er svært usikkert hva som vil bli neste fase i planprosessen. Dersom en konkluderer med å gå videre med en av de alternative korridorene basert på en utredning etter modell 3, må plantype vurderes nærmere.

Hvis man ikke kan gå videre med reguleringsplan med KU vil man måtte gjennomføre en kommunedelplanprosess, evt. en KU light-modell i etterkant. Det vises til fremdrift for modell 1 og 2 for mer detaljert fremdrift for disse to utredningsløpene. Dersom man kan gå rett på regulering med KU vil dette tilsi tidligst mulig byggestart i begynnelsen av 2025, og dersom man må gå veien om en KU light-modell sent i 2026.

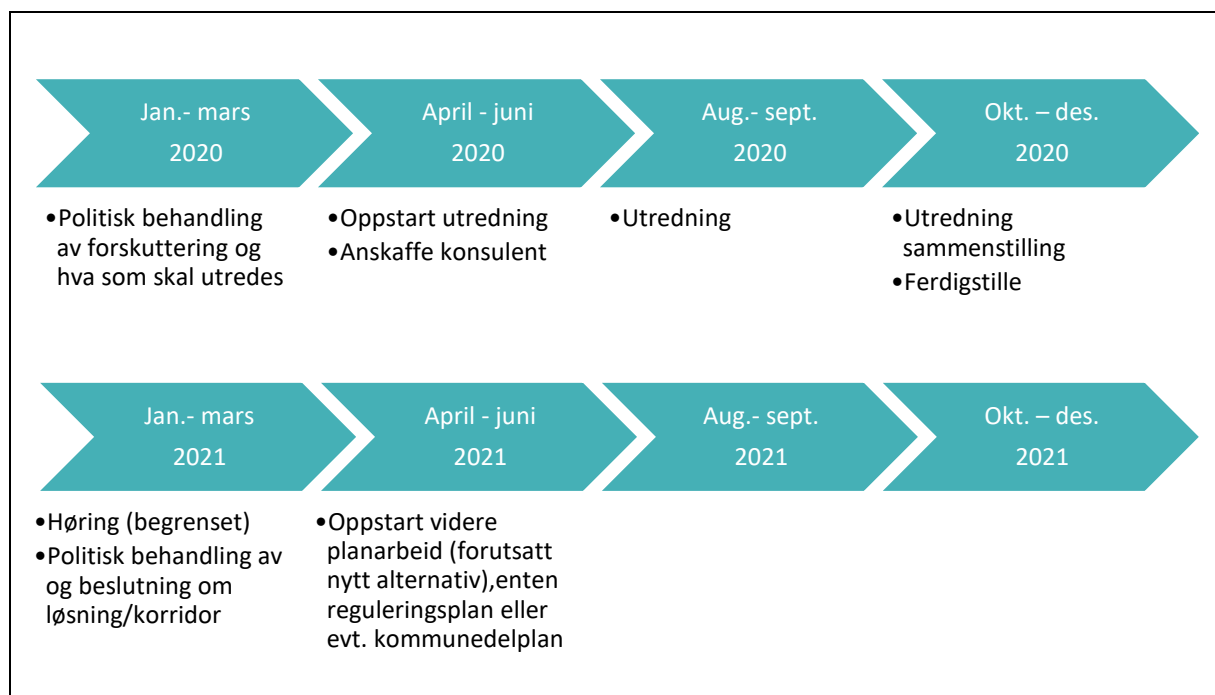
### Kostnader

Antatt kostnad for modell 3 anslås til å være om lag 6-8 mill. kr. Regulering anslås til å være 50 – 60 mill. kroner for valgt alternativ. Om en kan gå rett på regulering med KU må vurderes nærmere.

Fordeler med denne modell er at den er lite tidskrevende og derfor ikke forsinker prosessen i stor grad, forutsatt at vedtatt løsning fremstår som det beste alternativet.

Metoden gir imidlertid liten tid til medvirkning og alternativene kan være vanskelig å sammenligne med hverandre og med vedtatt løsning. Det vil også være betydelig usikkerhet knyttet til kostnader.

Metoden begrenser muligheten for ulike løsningsalternativ i de to korridorene. Videre er det forutsatt at høring av reguleringsplan for vedtatt løsning går som normalt, noe som kan være krevende kommunikasjonsmessig. Som nevnt ovenfor må det vurderes å avvente høring av reguleringsplan for vedtatt løsning til tilleggsutredningene er ferdigstilt og en har besluttet om man skal gå videre alternativet vedtatt i mars 2019 eller om en skal gå videre med en av de alternative korridorene.



Figur 5: Fremdrift modell 3 - Sammenstille eksisterende kunnskap, samt oppdatere transportanalyser og kostnadsoverslag

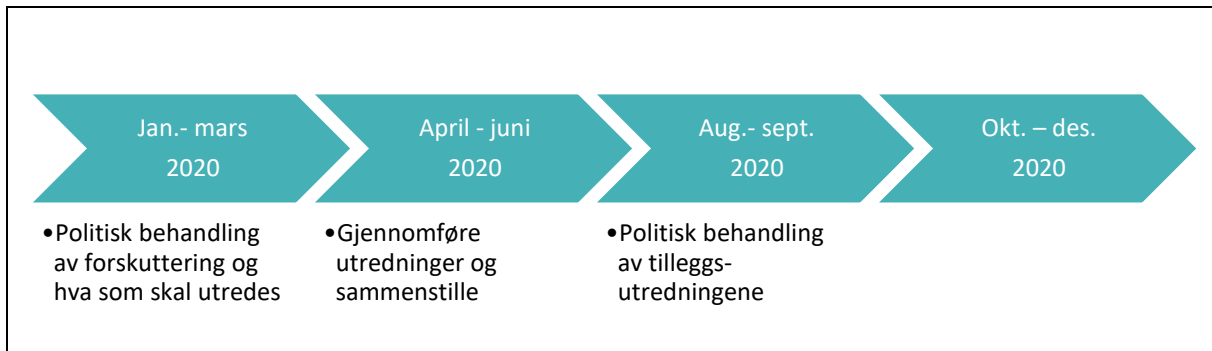
#### **Modell 4: Sammenstille eksisterende kunnskap, samt oppdatere kostnadsoverslag**

I denne modellen er det lagt opp til at tilleggsutredningene er ferdige før en beslutter å legge løsning vedtatt i mars 2019 ut på høring. I likhet med modell 3 sammenstilles eksisterende kunnskap som til stor grad er fra 2013 og arbeidet med KVV Tønsberg-regionen. Der det er hensiktsmessig er det også aktuelt å bruke kunnskapsgrunnlag fra KU Tønsbergpakken fase 2 fra 2004. Det betyr at løsninger som «utredes» i stor grad er begrenset til de løsningene som tidligere har vært utredet. I denne modellen oppdateres ikke trafikkanalysene, i motsetning til modell 3.

#### **Framdrift**

I denne modellen er det lagt opp til at tilleggsutredningene er ferdige før en beslutter å legge løsning vedtatt i mars 2019 ut på høring. I figuren under er kun fremdrift for tilleggsutredningene vist, da det

er svært usikkert hva som vil bli neste fase i planprosessen. Dersom en konkluderer med å gå videre med en av de alternative korridorene basert på en utredning etter modell 4, må det vurderes nærmere om man likevel må igjennom en «KU light» eller kommunedelplanprosess. Dersom en kan gå videre med reguleringsplan med KU vil tidligst mulig byggestart bli i slutten av 2024, alternativt tidligst midten av 2026 med «KU light».



Figur 6: Fremdrift modell 4 - Sammenstille eksisterende kunnskap, samt oppdatere kostnadsoverslag.

Antatt kostnad for utredningene anslås til å være 1,5-2,5 mill. kr.

Fordeler med denne metoden er at den er rask og rimelig. Det vil imidlertid være betydelig usikkerhet knyttet til kostnader. En kan videre risikere at grunnlaget vurderes som for dårlig til å treffe nødvendig avgjørelse, og at det likevel må utredes mer. Det er ingen tid til medvirkning i denne modellen.

### Oppsummering

Modell 1 vil gi en svært god og ryddig prosess med tydelige krav til medvirkning. Den er imidlertid også den mest tidkrevende og kostbare. Den største fordelen med denne prosessen er at den vil utredes på samme måte som vedtatt løsning, og dermed gi det beste sammenligningsgrunnlaget uten å regulere to alternativ fullt ut.

Modell 2 vil være den som best ivaretar et tilstrekkelig utredningsnivå, gir mulighet for medvirkning, samt gir et tilstrekkelig grunnlag for å kunne gå videre med reguleringsplan med konsekvensutredning i neste fase.

Modell 3 vil gi en relativt rask fremdrift, men har klare mangler knyttet til mulighet for medvirkning, samt at det er usikkerhet hvor godt grunnlaget vil bli for neste planfase, spesielt om det vil være tilstrekkelig til å kunne gå videre med reguleringsplan med KU. Det skiller lite tidsmessig på modell 3 og modell 2. Modell 2 vil gi et bedre utredningsgrunnlag. Modell 3 er imidlertid rimeligere enn modell 2.

Modell 4 vil gi en relativt rask fremdrift, og er kostnadmessig den rimeligste. Metode 4 har imidlertid klare mangler knyttet til mulighet for medvirkning, samt at beslutningsgrunnlaget i liten grad vil være tilført nye elementer. Videre er det usikkerhet hvor godt grunnlaget vil bli for neste planfase, spesielt om det vil være tilstrekkelig til å kunne gå videre med reguleringsplan med KU.

Prosjektet vurderer at «KU light» vil være den beste modellen for å gi et tilstrekkelig grunnlag for beslutning, og samtidig ivareta medvirkning på en tilfredsstillende måte.