

Saksgang	Møtedato	Møte nr.	Sak nr.
Administrativ stryingsgruppe	15.04.2016	2-2016	14/16
Overordnet styringsgruppe	26.04.2016	2-2016	15/16

Behandling i by- og kommunestyre og fylkesting i juni 2016

Interkommunal kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme – Siling av alternativer

Sammendrag

Planprogram for Interkommunal kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme og brev fra Samferdselsdepartementet, datert 16.10.15, angir at ny fastlandsforbindelse skal planlegges innenfor to korridorer mot Jarlsberg travbane og Korten. Gjennom arbeidet med planprogrammet er det identifisert ca. 20 alternativer innenfor disse to korridorene. For å begrense kostnader og tidsbruk er det ønskelig å redusere antall alternativer. Planprogrammet beskriver en silingsprosess for å redusere antall alternativer som skal konsekvensutredes.

Det er gjennomført et utredningsarbeid og utarbeidet en silingsrapport som anbefaler at 7 alternativer utredes videre i kommunedelplanen.

Fylkestinget i Vestfold, bystyret i Tønsberg kommune og kommunestyrene i Nøtterøy, Tjøme og Stokke kommuner har vedtatt at eventuell utredning med anbefaling om utsiling av alternativer skal sendes til politisk behandling i de samarbeidene kommunene og fylkeskommunen.

Politisk valgte representanter i Overordnet styringsgruppe for Bypakke Tønsberg-regionen (OSG) er delegert myndighet til å ha en prosessledende rolle og treffe vedtak om



planprosessen. Sak om utsiling av alternativer fremlegges OSG for behandling før oversendelse for videre behandling i fylkeskommunen og kommunene.

Innstilling/forslag til vedtak:

Følgende alternativer videreføres og konsekvensutredes i interkommunal kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme:

- 11000 korridor 1 – Høy bru syd i korridoren; dagløsning over Smørberg
- 11500 korridor 1 – Høy bru syd i korridoren; fjelltunnel forbi Hognes/ Smørberg
- 12000 korridor 1 – Lav bru nord i korridoren, dagløsning over Smørberg
- 12200 korridor 1 – Kort undersjøisk tunnel nord i korridoren med permanent spuntløsning, dagløsning over Smørberg
- 16200 korridor 2 – Lav bru mot Korten
- 16700 korridor 2 – Kort undersjøisk tunnel med permanent spuntløsning mot Korten
- 17100 korridor 2 – Lang undersjøisk fjelltunnel fra Kolberg til Korten med mulighet for ramper i fjell på Kaldnes. Alternativet utgår hvis det ikke er gjennomførbart innenfor forskrifter og tekniske normer.

Vedlegg:

Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme. Siling av alternativer. Sammendrag.

Saksutredning

Innledning

Arbeidet med ny fastlandsforbindelse er forankret i fylkestingsvedtak 20/14 og i tilsvarende vedtak i kommunene Stokke, Tjøme, Nøtterøy og Tønsberg i sak om «*Organisering av bypakke for Tønsbergregionen*».

Etter drøfting i regjeringen besluttet Samferdselsdepartementet 16.10.15 at Ringveikonseptet skal 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 videreutvikles 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.

Planprogram for Interkommunal kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme er nå fastsatt av kommunene. Planprogrammet beskriver beslutningsprosess og metode for utsiling av utredningsalternativer. Her fremgår av punkt 5.2:

Fylkestinget i Vestfold, bystyret i Tønsberg kommune og kommunestyrene i Nøtterøy, Tjøme og Stokke kommuner har vedtatt at eventuell utredning med anbefaling om utsiling av alternativer skal sendes til politisk behandling i de samarbeidene kommunene og fylkeskommunen.

Politisk valgte representanter i Overordnet styringsgruppe for Bypakke Tønsberg-regionen er delegert myndighet til å ha en prosessledende rolle og treffe vedtak om planprosessen, jfr, plan- og bygningsloven § 9-2 og § 9-3.

Følgende beslutningsprosess legges til grunn:

- *Overordnet styringsgruppe vurderer og beslutter om det skal gjennomføres en utredning med anbefaling om utsiling av alternativer*
- *Overordnet styringsgruppe fremlegger utredningsrapport med anbefaling om utsiling av alternativ for politisk behandling i de samarbeidene kommunene og fylkeskommunen.*

I planprogrammets punkt 5.3 fremkommer det at:

En utsiling av alternativer skal kunne gjennomføres så snart det er faglig forsvarlig. En slik utredning om utsiling av alternativer bør gjennomføres som et trinn 1 i arbeidene med konsekvensutredning og kommunedelplan.

Det er aktuelt å sile ut korridorer eller alternativer innenfor en eller flere korridorer. Kravet til utredninger og analyse av måloppnåelse vil være noe større hvis det skal siles ut hele korridorer enn hvis det kun siles ut alternativer innenfor korridorer.

Utsiling av alternativer underveis i planprosessen kan baseres på en mindre omfattende utredning enn ved full konsekvensutredning. Som hovedprinsipp legges til grunn at de samme tema som skal utredes ved en full konsekvensutredning skal vurderes og belyses, men på et noe grovere utredningsnivå. Dette innebærer at det i vesentlig grad benyttes eksisterende kunnskap i disse vurderingene.

Denne saken dreier seg om en silingsprosess for å redusere antall alternativer som skal konsekvensutredes.

Fakta

Arbeidet med utsiling av alternativer er basert på føringene i planprogrammet.

Planprogrammet omfatter to korridorer fra Nøtterøy til fastlandet i tråd med beslutningen fra Samferdselsdepartementet og tidligere lokalpolitiske vedtak: korridor 1 til Jarlsberg travbane og korridor 2 til Korten. Begge korridorene starter ved FV 309 Smidsrødveien og går i tunnel fra Kolberg ved Fv. 308 Kirkeveien mot Kaldnes/ Ramberg.

Innenfor korridor 1 til Jarlsberg travbane er det arbeidet med 10 forskjellige alternativer med noe ulike traseer og løsninger for kryssing av Vestfjorden. Alternativene omfatter høye og

lave broer, samt forskjellige tunnelløsninger under Vestfjorden.

Innenfor korridor 2 til Korten er det også arbeidet med 10 alternativer. I denne korridoren er det lave broer, senketunneler og lange fjelltunneler.

I prosessen med siling av alternativer er det gjennomført åpne informasjonsmøter og flere møter med fagmyndigheter. Vurderingen av ikke-prissatte tema er i hovedsak basert på eksisterende data. I silingsfasen er det utført nye trafikkberegninger og kostnadsberegninger. Anleggskostnadene omfatter fastlandsforbindelsen fra Fv. 309 Smidsrødveien til Jarlsberg eller Korten og er angitt på et grovt plannivå. Det er også gjort en rådgivende risikovurdering av trafikksikkerhet.

Siling er gjennomført ut fra følgende hovedprinsipper:

- Alternativer i begge korridorer skal være med videre
- Både bru og tunnel er med videre i begge korridorer
- Sammenligning av alternativer i silingen er foretatt innenfor hver korridor

Dette innebærer at korridorene i silingsprosessen ikke er sett opp mot hverandre for ulike utredningstema. Ved konsekvensutredningen som skal gjennomføres for gjenværende alternativ vil alle alternativer bli vurdert opp mot hverandre. Gjennom konsekvensutredningen av de gjenværende alternativ etter silingsfasen, vil fordeler og ulemper med de to forskjellige prinsippene, bru eller tunnel, bli godt belyst.

Det er ikke foreslått å sile ut hele korridorer på bakgrunn av føringene i brevet fra Samferdselsdepartementet. I tillegg ville kravet til detaljering på utredningene da medføre en mer omfattende utredningsprosess før siling kunne blitt foretatt.

Planprogrammet definerer 10 effektmål. Måloppnåelse vil være svært sentralt ved vurdering av endelig anbefalt løsning i kommunedelplanen. I silingsprosessen har måloppnåelse fått en noe mindre sentral plass da korridorene ikke vurderes opp mot hverandre og detaljeringen av alternativene ikke er tilstrekkelig. I silingsfasen har særlig målene knyttet til fremkommelighet for gående og syklende, trafikksikkerhet, middelalderbyen og Ramsar-områdene blitt tillagt vekt. Kostnader og teknisk gjennomførbarhet har blitt tillagt betydelig vekt. Trafikkmessige virkninger internt i korridorene er også vektlagt.

Det er utarbeidet en hovedrapport for siling av alternativer der mer detaljerte vurderinger av spesielt ikke-prissatte konsekvenser fremkommer. Det er samtidig utarbeidet en sammendragsrapport som inneholder de vesentligste vurderingene og sammenstillingene. Sammendragsrapporten vedlegges saken.

Vurdering

I silingsprosessen har det vært lagt særlig vekt på ikke-prissatte konsekvenser for å vurdere hvordan alternativene påvirker bomiljø, friluftsliv, naturmangfold, landskapsbilde, kulturmiljø, naturressurser og bymiljø. Andre vurderingskriterier som er vektlagt er teknisk gjennomførbarhet, måloppnåelse, kostnader og trafiksikkerhet.

Sammendrag – vurdering av alternativer korridor 1 – Kolberg Kaldnes Hogsnes/ Jarlsberg

Alternativ 10 000 – høy bru mot Vear: Tas ikke med videre pga konsekvenser for boligområder, kostnader, trafiksikkerhet og ugunstig trafikkøkning på Fv. 303 sør for Vear.

Alternativ 10 100 – undersjøisk tunnel til Vear: Tas ikke med videre da stigningene i tunnelene blir for bratte.

Alternativ 11 000 – høy bru mot Smørberg: Utrede videre.

Alternativ 11 100 – undersjøisk tunnel til Smørberg. Tas ikke med videre pga kostnader, trafiksikkerhet og gang-/ sykkeltrafikk.

Alternativ 11 200 – lang fjelltunnel til Jarlsberg. Tas ikke med videre da stigningene i tunnelene blir for bratte.

Alternativ 11 300 – undersjøisk tunnel til Jarlsberg: Tas ikke med videre pga kostnader, trafiksikkerhet og svak løsning for gang-/ sykkeltrafikk.

Alternativ 11 500 – høy bru mot Smørberg: Utrede videre. Alternativet innebærer at det må vurderes alternative løsninger for Hogsnesbakken i konsekvensutredningen.

Alternativ 12 000 – lav klaffebru mot Smørberg. Utrede videre.

Alternativ 12 100 – undersjøisk tunnel mot Smørberg. Tas ikke med videre pga kostnader og svak løsning for gang-/ sykkeltrafikk

Alternativ 12 200 – kort undersjøisk tunnel med spuntløsning: Utrede videre.

Det anbefales at 4 alternativer utredes videre, herunder høybru, lavbru og kort undersjøisk tunnel. Alle de anbefalte alternativene i korridor 1 går i retning Smørberg – Jarlsberg travbane. Alternativet med høybro som går via Vear er ikke anbefalt, blant annet på grunn av uheldig trafikkøkning sydover på Fv. 303 mot Stokke.

Tre av alternativene i korridor 1 passerer verdifulle landbruksområder på Smørberg og er således krevende for jordvernet. Alternativ 11 500 med fjelltunnel under Hognes er tatt med for å spare landbruksjord. Denne fjelltunnelen kommer i konflikt med vedtatt reguleringsplan for Hogsnesbakken. I konsekvensutredningen må det derfor vurderes alternative løsninger for å gi trafiksikre forhold i Hogsnesbakken.

Sammendrag – vurdering av alternativer korridor 2 – Kolberg Kaldnes Korten

Alternativ 16 000 – lang undersjøisk tunnel mot Korten. Tas ikke med videre pga kostnader, svak løsning for gang-sykeltrafikk og trafiksikkerhet.

Alternativ 16 200 – lav bru til Korten. Utredes videre.

Alternativ 16 300 – lav bru til Korten. Tas ikke med videre. Alternativet er svært likt 16 200, men lander noe nærmere Slottsfjellet. Det er dårligere med hensyn til bomiljø og friluftsliv.

Alternativ 16 400 – lang undersjøisk tunnel mot Korten. Tas ikke med videre pga kostnad, svak løsning for gang-sykeltrafikk og trafiksikkerhet. Alternativet lander nærmere Slottsfjellet enn 16 000.

Alternativ 16 500 – lav bru til Tønsberg sentrum ved gjestebrygga og videre frem til Grev Wedels gate/ Farmannsveien. Tas ikke med videre pga bymiljø, kulturmiljø, trafiksikkerhet, bomiljø, barrierevirkning og landskapsvirkning.

Alternativ 16 600 – lav bru til Tønsberg sentrum ved gjestebrygga og videre til Korten. Tas ikke med videre pga bymiljø, kulturmiljø, bomiljø, barrierevirkning, landskapsvirkning og trafiksikkerhet.

Alternativ 16 700 – kort undersjøisk tunnel med spuntløsning mot Korten. Utredes videre.

Alternativ 16 800 – kort undersjøisk tunnel med spuntløsning mot Korten. Alternativet som er en variant av 16 700 tas ikke med videre da det er mer konfliktfylt i forhold til Ramsar området.

Alternativ 17 000 – lang fjelltunnel fra Kolberg til Korten. Alternativet som er en variant av 17 100 tas ikke med videre da traséen er lengre og noe dyrere enn alternativ 17 100. Det er usikkert om alternativet er teknisk gjennomførbart.

Alternativ 17 100 – lang fjelltunnel fra Kolberg til Korten. Utrede videre hvis alternativet er teknisk gjennomførbart. Inkluderer lange av- og påkjøringsramper i fjell på Kaldnes.

Det er anbefalt at en bruløsning og en kort tunnelløsning mellom Kaldnes og Korten utredes videre. Faggruppene i Bypakka har vært i tvil om alternativ 16 600 med bru fra Kaldnes til gjestehavna i Tønsberg sentrum bør siles ut. Dette alternativet er gunstig kostnadsmessig og i forhold til gang-/ sykkeltrafikk. Alternativet er likevel anbefalt silt ut på grunn av konsekvensene for bymiljø, kulturmiljø, barrierevirkning og landskapsvirkning. Trafikkløsningen kommer i sterk konflikt med Middelalderbyen og planene for utvikling og bruk av Tønsberg sentrum. Alternativ 16200 er vurdert til å være det mest gunstige bru-alternativet i korridor 2.

Det er anbefalt at en lang fjelltunnel fra Kolberg til Korten med ramper på Kaldnes utredes videre hvis den er teknisk gjennomførbart. Det foretas nå en nærmere utredning av tekniske krav, geologi og teknisk gjennomførbarhet.

Samlet vurdering og oppsummering

Metode for utsiling er basert på at alternativer i begge korridorer skal konsekvensutredes, fortrinnsvis både bru- og tunnelløsninger. Utsiling er foretatt på et mindre omfattende utredningsnivå enn ved full konsekvensutredning. Hvis hele korridorer skal siles ut bør det gjennomføres mer detaljerte utredninger.

Det er anbefalt at i alt syv alternativer videreføres, fire i korridor 1 og tre i korridor 2. Alternativ 17 100 – lang fjelltunnel Kolberg til Korten – er kanskje ikke gjennomførbart teknisk. Hvis denne faller ut vil det være kun to alternativer i korridor 2.

Det var uenighet i administrativ styringsgruppe om utsiling av alternativ 16 600 – bru fra Kaldnes til gjestehavna i Tønsberg sentrum, men flertallet landet på at alternativ 16 600 ikke tas med videre.

Flere av de anbefalte alternativene har delvis sammenfallende trasé. Dette gjelder høybrualternativene 11 000/ 11 500 samt lavbru og kort tunnelløsningene 12 000/ 12 200 og 16 200/ 16 700. Dette vil redusere utredningsarbeidet.

Konklusjon

Følgende alternativer anbefales konsekvensutredet i interkommunal kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse:

Alternativ	Beskrivelse	Merknad
11000 korridor 1	Høy bru syd i korridoren; dagløsning over Smørberg	
11500 korridor 1	Høy bru syd i korridoren; fjelltunnel forbi Hognes/ Smørberg	
12000 korridor 1	Lav bru nord i korridoren, dagløsning over Smørberg	
12200 korridor 1	Kort undersjøisk tunnel nord i korridoren med permanent spuntløsning, dagløsning over Smørberg	
16200 korridor 2	Lav bru mot Korten	
16700 korridor 2	Kort undersjøisk tunnel med permanent spuntløsning mot Korten	
17100 korridor 2	Lang undersjøisk fjelltunnel fra Kolberg til Korten med mulighet for ramper i fjell på Kaldnes	Utgår hvis ikke teknisk gjennomførbar