

Saksgang	Møtedato	Møte nr.	Sak nr.
Administrativ styringsgruppe	13.09.2019	4-2019	30/19
Overordnet styringsgruppe	26.09.2019	3-2019	23/19

Ny fastlandsforbindelse fra Færder – Valg av løsning for Hogsnesbakken

Sammendrag

Denne saken omhandler valg av løsning for Hogsnesbakken. Ulike løsningsalternativer er vurdert opp mot konsekvenser og kostnader. Administrativ styringsgruppe anbefaler at det ikke etableres rundkjøring på Smørberg med tverrforbindelse via Bekkeveien, men at Hogsnesbakken utvides og at dette planlegges i en egen reguleringsprosess. Det vises ellers til saksutredningen.

Innstilling

Overordnet styringsgruppe for Bypakke Tønsberg-regionen anbefaler at

1. Det ikke etableres rundkjøring på Smørberg med tverrforbindelse via Bekkeveien til fv. 303 ved Vear.
2. Trafikk fra ny fastlandsforbindelse ledes direkte inn i tunnel til ny rundkjøring nord for Hogsnesbakken.
3. Lokaltrafikk fra/til Vear inkludert gange- og sykkeltrafikk løses gjennom utvidelse av Hogsnesbakken.
4. Reguleringsplan for Hogsnesbakken utarbeides som en egen plan som starter opp parallelt med regulering/bygging av ny fastlandsforbindelse.

Innledning – hva saken gjelder:

Kommunedelplanen for ny fastlandsforbindelse ble vedtatt av partene våren 2019. Løsning for Hogsnesbakken er imidlertid ennå ikke avklart. Denne saken inneholder informasjon om alternative løsninger og anbefaling av løsning.

Faktagrunnlag:

Ny fastlandsforbindelse starter ved Jarlsberg Travbane med kryss ved fv. 300 Semslinna, krysser Vestfjorden mellom Smørberg og Ramberg og går videre i tunnel til Kolberg og videre fram til fv. 309 Smidsrødveien. I arbeidet med kommunedelplanen ble det sett på ulike kryssløsninger ved Travbanen, Hogsnesbakken og Smørberg.



Figur 1: Vegløsning fra Jarlsberg Travbane til Hogsnesbakken. Retning nord er mot høyre på skissen.

I intensjonsavtalen om Bypakke Tønsberg-regionen, underskrevet den 28.12.18 punkt 4, står det: *En helhetlig løsning av Hogsnesbakken skal være en del av Bypakken.* Dette ble diskutert i møte i bypakkas overordnet styringsgruppe (OSG) den 5. mars 2019 og i referatet fremkommer følgende bestilling:

«I Hogsnesbakken ønsker man seg en løsning som avlaster lokalmiljøet. Man ønsker å unngå lekkasje til fv. 303. Å velge bort Bekkeveien kan gi en merkostnad til prosjektet som må tas med i en helhetsvurdering.

Det gjøres en vurdering av alternativene og en anbefaling legges frem for OSG. Alternativene som foreligger er: 1) Bekkeveien 2) Regulert tunnel-løsning under Hogsnesåsen 3) Utvidelse av dagens veg i Hogsnesbakken 4) Eventuelt andre løsninger.»

SVV har vurdert alternative løsninger i samsvar med denne bestillingen, og skrevet et notat som ble presentert for OSG før sommeren 2019 (møte 18.06.2019) med følgende alternativer:

1. Rundkjøring ved Smørberg og tverrforbindelse i Bekkeveien. Med en slikt kryss og tverrforbindelse kan dagens fv. 303 i Hogsnesbakken stenges for gjennomkjøring og forbeholdes gående/syklende og atkomst til eiendommene.
2. Fv. 303 i tunnel under Hogsnesåsen

3. Utvidelse av Fv. 303 i Hogsnesbakken
4. Andre tunnelloesninger eller kombinasjon av tunnel/veg i dagen

Statens vegvesen anbefalte i notatet til OSG at etablering av rundkjøring ved Smørberg og tverrforbindelse i Bekkeveien til Vear samt at Hogsnesbakken stenges for gjennomkjøring skulle legges til grunn for videre planlegging.

De politisk valgte medlemmene i OSG signaliserte i møte den 18.06.19 at de var svært negative til anbefalingen om kryss på Smørberg av hensyn til boliger langs Bekkeveien og bomiljøet på Vear. Politikerne viste til intensjonsavtalen og at det i løpet av forhandlingsprosessen kom klart frem at krysset på Smørberg var uønsket.

Etter OSG-møtet den 18.06.19 har SVV utredet og vurdert ytterligere alternativ for Smørberg/Hogsnes, spesielt bruk av ramper og kryss i tunnel, og notatet er oppdatert (datert 19.09.2019).

Faglige vurderinger:

I denne saken vurderes først problemstillingen med kryss/ikke kryss ved Smørberg. Uten kryss ved Smørberg bygges kun forbindelse for gående/syklende opp til fv. 303 ved Vear, og trafikken langs fv. 303 i Hogsnesbakken må løses på en annen måte. Så vurderes alternative løsninger for fv. 303 uten kryss ved Smørberg.

Kryss/ikke kryss ved Smørberg



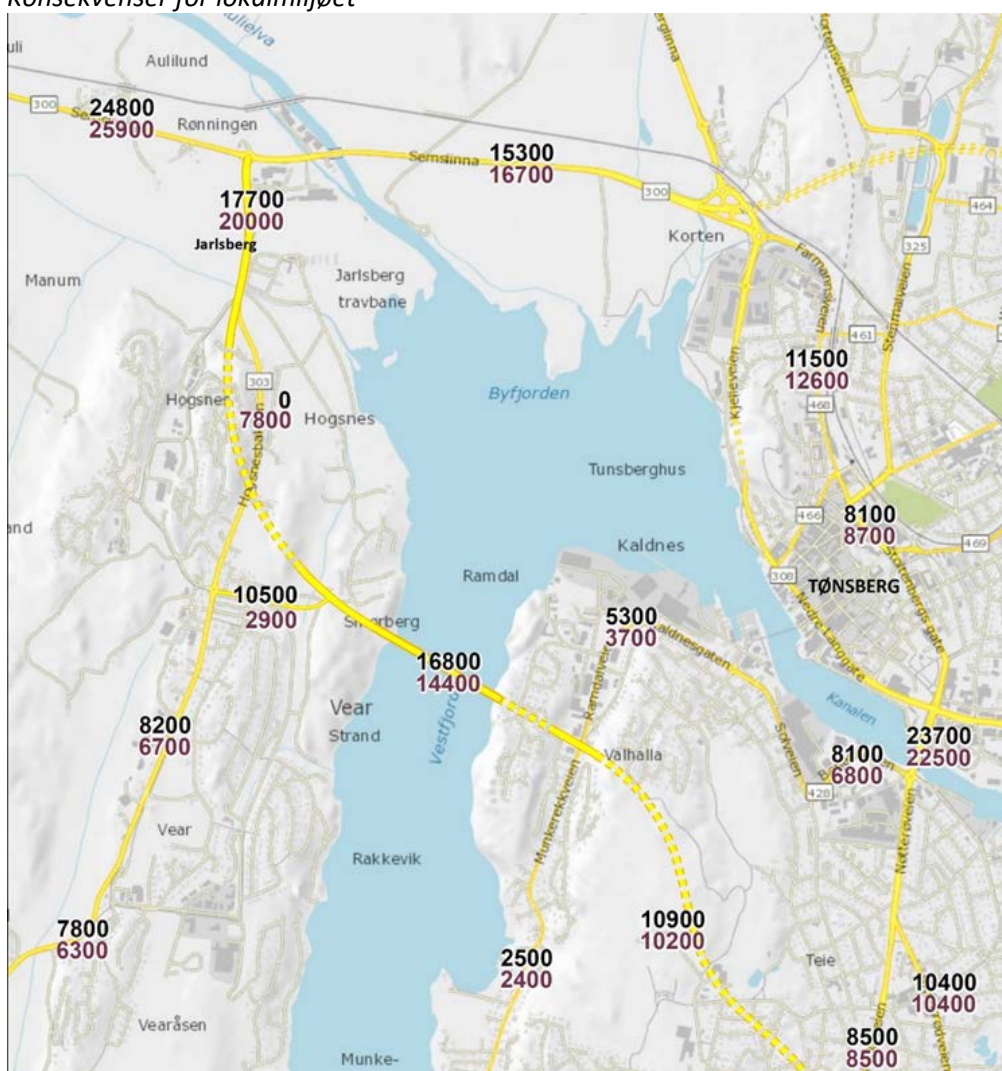
Figur 2: Kryssløsning ved Smørberg og tverrforbindelse via Bekkeveien til fv. 303 ved Vear.

Miljøverdier:

Kryss ved Smørberg	Uten kryss på Smørberg
--------------------	------------------------

Arealbeslag for ekstra beslag av dyrka mark er 5 daa	Arealbeslag av dyrka mark for ny fastlandsforbindelse tas ikke med da dette vil være det samme med og uten kryss ved Smørberg.
Kan medføre skader etter anleggsfasen på en dam som har potensiale som levested for amfibier.	Vil ikke påvirke naturmangfoldet ut over det fastlandsforbindelsen gjør
Vegtrasé og kryss på Smørberg kan tangere vernet område med bygdeborg i Smørbergåsen samt gi nærføring til hulveiene i området.	Vil ikke påvirke kulturminner ut over det fastlandsforbindelsen gjør
Kryssområdet vil påvirke det store og verdifulle landskapsrommet i form av skjæringer på vestsiden av linja.	

Konsekvenser for lokalmiljøet



Figur 3: Beregnet trafikk i 2030, og netto bomtakst 20 kroner (ordinære forutsetninger knyttet til beregningsteknisk rente og nedbetalingstid. Brutto takst 25,-). Svarte tall er trafikk tall med kryss på Smørberg, brune tall er uten kryss på Smørberg.

Trafikkberegningene viser at etablering av kryss på Smørberg gir mer nyskapt trafikk enn en løsning uten kryss. Det blir mer attraktivt å kjøre fv. 303 over Vear, over ny bru og Solveien/Banebakken over Kanalbrua til Tønsberg sentrum. Med kryss på Smørberg vil man få en nyskapt, vesentlig

trafikkøkning i Bekkeveien (10500 ÅDT mot 2900 ÅDT uten kryss). Trafikken over ny bru vil ha en ÅDT på inntil 2400 ÅDT mer med kryss enn uten. Kryss på Smørberg vil videre medføre at en ÅDT på 1200-1600 mer over Rambergveien/Kaldnes gaten/Solveien og Kanalbrua sett i forhold til beregninger uten kryss. Uten kryss på Smørberg velger denne trafikken å kjøre Semslinna som i dag.

Uten kryss kan det holdes høyere fart på fastlandsforbindelsen. Det kan være med på å påvirke trafikantenes rutevalg. Det er beregnet at uten kryss ved Smørberg og med høyere skiltet hastighet mellom Ramberg og Travbanen, vil trafikken over Kanalbrua reduseres med ytterligere ca. 1.000 kjøretøy pr døgn.

Regionale virkninger av kryssløsning:

Det er viktig å ta inn over seg at trafikk tallene referert ovenfor er basert på teoretiske beregninger i forhold til fastsatt arealbruk i kommuneplanens arealdel. Fremtidige endringer i arealbruk eller endringer i folks handlevaner som følge av veiomlegging kan påvirke beregningene ytterligere i negativ retning. Konkret kan dette bety etablering av nye handelsområder utenfor kommunegrensen og med det økt trafikk gjennom Vear.

Arealbruksendringer innenfor egen kommune kan styres, men man har liten påvirkning på endringer utenfor egne grenser.

Lokale virkninger av kryssløsning:

Overordnet styringsgruppe har i møte den 05.03.19 i sak 3/19 om oppfølging av intensjonsavtalen presisert at *I Hogsnesbakken ønsker man seg en løsning som avlaster lokalmiljøet. Man ønsker å unngå lekkasje til fv. 303.* Kryss med tverrforbindelse via Bekkeveien vil medføre uønsket og utilsiktet trafikklekkasje og skape ulemper for bomiljøene langs Bekkeveien og på Vear. Trafikkøkning vil skape mer støy og økt luftforurensing. Etablering av kryss på Smørberg vil gjøre det vanskelig å nå målsetningen om nullvekst i biltrafikken, da mange får en betydelig kortere og raskere vei med bil til og fra viktige målpunkter.

Trafikklekkasje som følge av kryssløsning vil også skape ulemper for Kanalbrua og Solveien i form av økt trafikkbelastning. Trafikkberegningene viser at Kaldnes gaten/Solveien vil få en økt trafikkbelastning på 1200-1600 kjøretøyer/døgn, hvorav det meste i rushtiden.

Tønsberg kommune forventer utvikling av flere boligprosjekter i Kaldnes-området i tiden framover. Et annet spørsmål er også hvordan kryss på Smørberg vil kunne påvirke Banebakken/Solveien og Kanalbrua etter at bommene er tatt ned.

Det har vært et mål i Bypakken å avlaste Kanalbrua og Tønsberg og Teie sentrum for trafikk for å gi buss og myke trafikanter bedre framkommelighet. Det vil også bidra til å få flere folk over på gange, sykkel og kollektiv. Med kryssløsning på Smørberg vil man oppnå en mindre avlastende effekt på trafikken over Kanalbrua, Kaldnes-området og sørover på fv. 303.

Kostnader for kryssløsning med tverrforbindelse i Bekkeveien fram til fv. 303 på Vear er beregnet til ca. 55 mill.

Løsninger for fv. 303 uten kryss ved Smørberget

Tunnel under Hogsnesåsen

Reguleringsplan for denne løsningen ble vedtatt i 2014.



Ved å bygge vedtatt plan for fv. 303 med tunnel under Hogsnesåsen ville 3 tunneller (eventuelt 4 tunnellop ved ÅDT på fv. 303 > 12.000) komme i samme område. Dette vil kreve omregulering av vedtatt plan for fv. 303 og det vil være krevende å få til med et komplisert kryss i bunn av Hogsnesbakken. Trafikkberegningene viser at trafikkmengden vil kunne øke til 12 000 i ÅDT 20 år etter åpning og dette vil kreve løsning med to parallelle tunnellop under Hogsnesåsen. Totalkostnadene vil øke vesentlig.

En justering av tunneltrasé for fv. 303 under Hogsnesåsen vil videre kunne komme i konflikt med boliger og næringseiendommer langs Bjellandveien og med planene for nytt sykehjem ved gamle Hogsnes skole og planene for nytt boligområde ved Firingen.

Kostnader:

Må det bygges 2 parallelle tunnellop under Hogsnesåsen på grunn av trafikkmengde, vil totalkostnadene for dette prosjektet øke med ca. 180 millioner til om lag 500 millioner (2018-kroner). Justerte løsningene i begge ender av tunnelen kommer i tillegg og kostnadene her vil sannsynlig være et tosifret millionbeløp.

Løsninger for fv. 303 med oppgradering av eksisterende vei i Hogsnesbakken

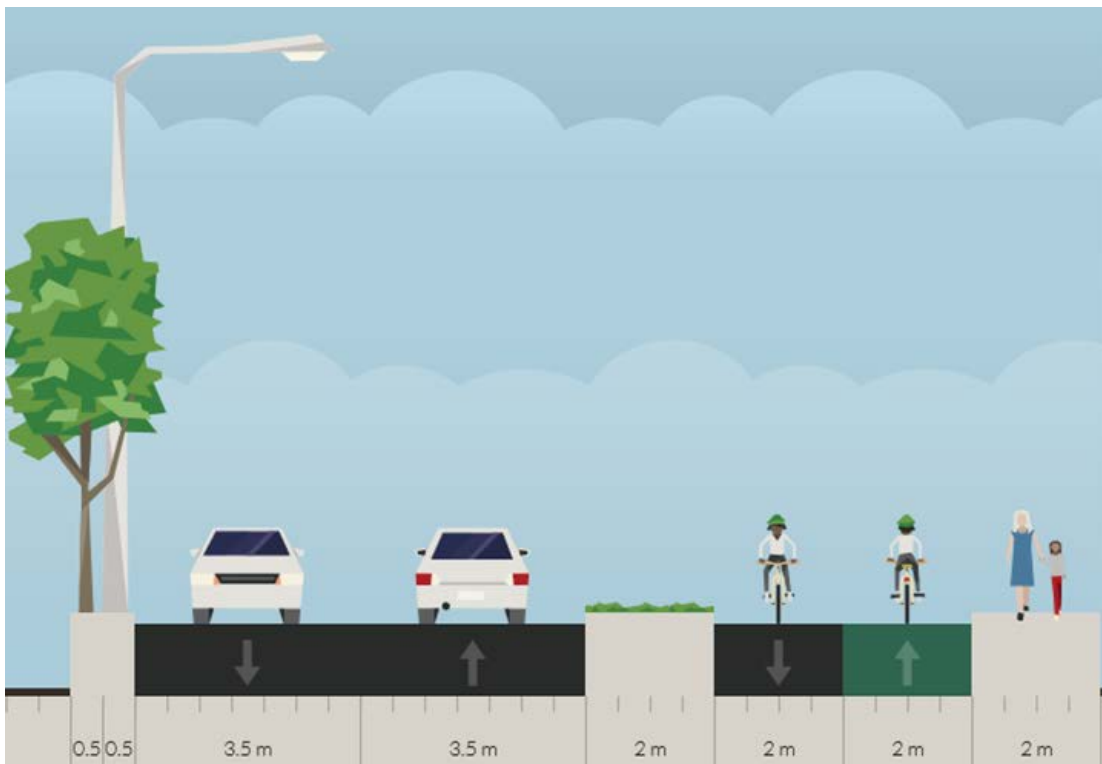
Denne løsningen ble utredet som et av 4 alternativer i kommunedelplan for strekningen langs rv. 303 (nå fv. 303) fra Jarlsberg Travbane til Bekkeveien ved Vear. I 2017 ble det laget et skisseprosjekt for en tilsvarende løsning, se skissen nedenfor.



Figur 4: Utvidelse av dagens fv. 303 i Hogsnesbakken med løsning for gående/syklende. Vear og rundkjøringen ved Bekkeveien vises til høyre på skissen. Sykkelveg med fortau har rosa farge, utvidelse av fv. 303 har oransje farge og atkomstveger har gul farge på skissen.

Skissen viser utvidelse av fv. 303 i Hogsnesbakken mot vest på det trangeste partiet og en ny sykkelveg med fortau lagt på dagens vegareal på østsiden. Mot rundkjøringen ved Bekkeveien bygges ny sykkelveg med fortau mot øst. Dette vil harmonere med tilbud for gående og syklende nordover mot Jarlsberg Travbane og sydover forbi Vear. Det er i skissen vist 4 meter sykkelveg. Dette kan vurderes justert til 3 meter (2x1,5 m) i det videre arbeidet.

Løsningsforslaget kan kreve innløsning av 6 eiendommer på vestsiden av Hogsnesbakken. De fleste avkjørslene til Hogsnesbakken saneres med nye atkomstveger (markert med gult).



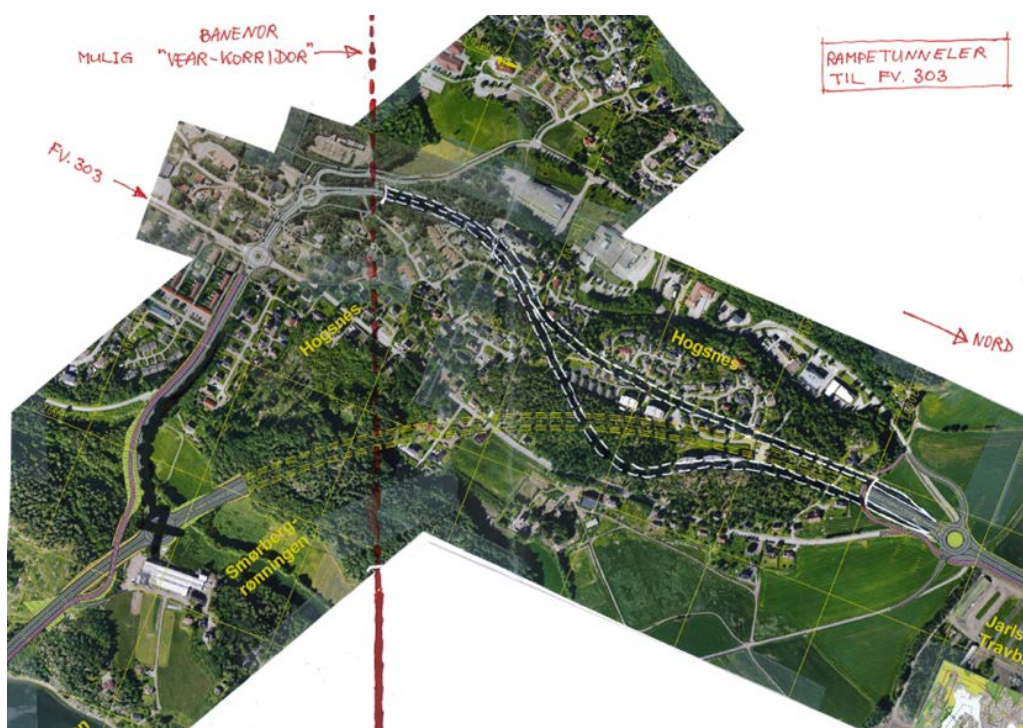
Figur 5: Tverrsnitt i Hogsnesbakken sett i retning mot Jarlsberg Travbane. Totalbredde 16 meter.

Kostnader:

Den skisserte løsningen er kostnadsberegnet ca. 150 millioner (2018-kr), et beløp som allerede inngår i de foreløpige bompengeberegningene for bypakka.

Løsninger for fv. 303 med rampetunneler til fv. 303 på Vear

Etter etterspørsel fra OSG har Statens vegvesen utredet løsninger for å koble tunnelene under Hogsnesåsen på ny fastlandsforbindelse med tunnelloøsning på fv. 303, slik det framgår av vedlagte notat fra 19.09.19.



Figur 6: Rampetunneler for fv. 303 under Hogsnesåsen. De 2 parallelle tunnelene på ny fastlandsforbindelsen vises med gul stiplet strek og rampetunnelene til/fra fv. 303 på Vear med hvit stiplet strek. Jarlsberg Travbane ligger til høyre og Vear til venstre på skissen

I syd ved Skogroveien er løsningen identisk med vedtatt plan for tunnel under Hogsnesåsen der omleggingen knytter seg til dagens rundkjøring ved Bekkeveien. Løsningen kan komme i konflikt med planene for nytt sykehjem ved gamle Hogsnes skole og planene for nytt boligområde ved Firingen. I nord anbefales 3-felts tunneler i starten av fastlandsforbindelsen i begge retninger begrunnet ut fra skilting og sikkerhetshensyn.

Rampetunnelene vil ha god kapasitet i åpningsåret og 20 år etter veiåpning. Hastighet i rampetunnelene foreslås til 60 km/t. Trafikk fra sør på fv. 303 og Vear-området som skal til Færder må kjøre rampetunnel til rundkjøringen ved Hogsnesbakken og videre tilbake gjennom tunnel på fastlandsforbindelsen og over høybrua mot Ramberg. Det samme gjelder motsatt retning for trafikk fra Nøtterøysiden som skal til Vear-området eller videre sørover mot Melsomvik/Stokke.

Feltskifte og U-sving i rundkjøringen kan være et trafiksikkerhetsproblem. En løsning med rampetunneler på fv. 303 fra «Ny Fastlandsforbindelse» til Vear forutsetter en sikkerhetsvurdering og påfølgende godkjenning av avvik fra vegnormalene fra Vegdirektoratet.

Løsningen med rampetunneler og uten kryss på Smørberg vil oppnå avlastende effekt på trafikken over Kanalbrua og sørover på fv. 303.

For mer detaljer om de ulike løsninger viser rådmannen til vedlagte notat av 20.08.19 Ny fastlandsforbindelse fra Færder - Kryss/ikke kryss ved Smørberg og løsning for fv. 303 i Hogsnesbakken.

Kostnader:

Totale ekstrakostnader med rampetunneler er beregnet til 300 millioner kr. I tillegg til høye anleggskostnader, vil rampetunnelene ha langt høyere driftskostnader enn løsningen med kryss på Smørberg eller utvidelse av Hogsnesbakken.

Statens vegvesens anbefalinger

Veivesenet gir fortsatt en faglig anbefaling om å bygge rundkjøring på Smørberg med tverrforbindelse via Bekkeveien til fv. 303 ved Vear og begrunner dette med at denne løsningen har lavest anleggskostnader, ikke krever innløsning av boliger og at Hogsnesbakken kan stenges for gjennomkjøring. Avbøtende tiltak kan redusere ulempene for beboere i Bekkeveien.

Velges det derimot etablering av ny fastlandsforbindelse uten kryssløsning ved Smørberg, gis det en faglig anbefaling om å velge oppgradering av eksisterende fv. 303 i Hogsnesbakken. Kostnadene er beregnet til ca. 150 millioner. Dersom denne løsningen blir valgt, vil det bli utarbeidet en egen reguleringsplan som kan samkjøres med planlegging og bygging av ny fastlandsforbindelse.

Administrativ styringsgruppes oppsummering og anbefaling:

Administrativ styringsgruppe anbefaler at ny fastlandsforbindelse etableres uten kryss på Smørberg og at lokaltrafikken på Vear løses gjennom utvidelse av Hogsnesbakken.

Dette begrunnes med:

- Ledes trafikken via Bekkeveien vil dette føre til betydelige ulemper for lokalmiljøet på Vear.
- Kryss bidrar i større grad til nyskapt trafikk på fv. 303 og dette gir merbelastning på Kaldnes og mindre avlastning av Kanalbrua enn alternativet uten kryss.
- Den nyskapte trafikken indikerer også at kryssløsningen medfører en større risiko for uforutsette virkninger som endrede handlemønstre og etablering av nye målpunkter utenfor bysenteret.
- En oppgradering av Hogsnesbakken er en mer stedstilpasset løsning som bygger oppunder «landsbypreget» på Vear. Intervjuer i forbindelse med mulighetsstudiet for Vear viser at lokalbefolkningen setter dette særlig høyt.
- Rampetunneller vil virke fremmed og ha preg av motorveiløsning i et landlig område.
- Utvidelse av Hogsnesbakken vil ivareta lokaltrafikken og de myke trafikanter på en trygg og god måte.
- Halv kostnad (150 mill. kr) ift rampetunnel (300 mill. kr). Utvidelse av Hogsnesbakken ligger allerede inne i de foreløpige bompengeberegningene.
- Drift- og vedlikeholdskostnader er vesentlig rimeligere enn for tunneler.
- Tunell avviker fra veistandard og må utredes mht risiko og (hvis denne er akseptabel) kan det søkes om avviksbehandling i direktoratet
- Tunellene vil komme i konflikt med veiløsning for Hogsnes sykehjem og mulig Firingen
- Tunellene vil forutsette Hogsnesbakken som beredskapsvei.