



# Innst. S. nr. 103

(2002-2003)

## Innstilling til Stortinget fra samferdselskomiteen

St.prp. nr. 38 (2002-2003)

### Innstilling fra samferdselskomiteen om bompengefinansiering av prosjekter og tiltak i Tønsbergområdet

Til Stortinget

#### SAMMENDRAG

I proposisjonen fremmes forslag om bompengefinansiert utbygging av prosjekter og tiltak i Tønsbergområdet. Tønsbergpakken er et samarbeidsprosjekt mellom kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme, og omfatter både nye hovedveger, tiltak for kollektivtrafikk, gang- og sykkelveger og miljø- og trafikksikkerhetstiltak. Arbeidet med Tønsbergpakken er tidligere omtalt i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, St.prp. nr. 1 (2001-2002), St.prp. nr. 60 (2001-2002) og i St.prp. nr. 1 (2002-2003).

Det bor om lag 47 000 innbyggere i Tønsbergområdet, som omfattes av kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme, samt deler av Stokke, Andebu, Re og Horten. Dette utgjør et felles bolig- og arbeidsmarked.

Forventet trafikkvekst medfører i 10-15-årsperspektivet forringet trafikkavvikling, økt ulykkesrisiko og større miljølempere dersom det ikke skjer vesentlige forbedringer i transportsystemet.

Kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme ønsker å utvikle et helhetlig transportsystem ved å forbedre fremkommeligheten i byområdet og å skjerme bysentrum og andre lokale sentra for gjennomgangstrafikk. Det er videre ønskelig å legge til rette for økt kollektivbruk og bedret tilbud for myke trafikanter.

Tønsbergpakken er delt i to faser og har en økonomisk ramme på 2,6 mrd. 2002-kroner, hhv. 1 290 mill. kroner og 1 310 mill. kroner i fase 1 og fase 2.

- I første fase prioriteres ny rv 311 Ringveg øst-vest Kjelle-Kilen (920 mill. kroner), gang- og sykkelveg rv 308 Kjøpmannskjær-Verdens Ende (100 mill. kroner) og strakstiltak for bedre fremkommelighet til Sentralsykehuset i Vestfold (35 mill. kroner). I pakken er det videre forutsatt inntil 130 mill. kroner til trafikksikkerhets- og miljøtiltak på riksvegnettet, bomstasjoner inkl. avbøtende tiltak 55 mill. kroner og planleggingsutgifter 50 mill. kroner.
- Øvrige prosjekter og tiltak skal avklares gjennom en konsekvensutredning ved utgangen av 2004. Dette vil danne grunnlag for prioritering av prosjekter i fase 2.

Ny omkjøringsveg nord og øst for sentrum (rv 311) er et prioritert prosjekt på hovedvegnettet i pakken. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til 1,2. Parsellen foreslås startet opp i 2003.

I tillegg til prosjekter og tiltak i fase 1, ble det i den lokale behandlingen av Tønsbergpakken høsten 2000 besluttet å konsekvensutrede øvrige prosjekter og tiltak. Hensikten er å belyse de muligheter man har for å løse problemene på veg- og transportsystemet, og målet for utredningen er en helhetlig vurdering og anbefaling av hvilke delprosjekter og tiltak som bør prioriteres innenfor en kostnadsramme på 1 310 mill. kroner.

Utredningen omfatter ny nord-sydforbindelse inkludert ny Nøtterøyforbindelse og trafikkløsning for Teieområdet, ny øst-vestforbindelse gjennom Presterødåsen samt tiltak for kollektivtrafikken.

Arbeidet med konsekvensutredningen er startet opp, og sluttokumentet vil foreligge i 2004-2005.

Når konsekvensutredningen er gjennomført, og det foreligger planer for prosjektene og tiltakene med sikre kostnadsoverslag, vil Stortinget bli forelagt forslag til hvilke prosjekter og tiltak som bør prioriteres innenfor delrammen på 1 310 mill. kroner og totalrammen på 2 600 mill. kroner.

Den statlige andelen av investeringskostnadene for Tønsbergpakken er 5 pst.

Finansieringsbehovet i 2003 er om lag 120 mill. kroner. Dette forutsettes dekket ved låneopptak fra bompengeselskapet. Utgiftene går til bygging av bomstasjoner, planlegging og enkelte mindre tiltak.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at omfanget av prosjekter og tiltak samt utbyggingstakten tilpasses totalrammen på 2,6 mrd. kroner. Dersom det blir kostnadsøkning på tiltak og prosjekter i pakken, står finansieringsplanen fast og innholdet i pakken må eventuelt tas opp til ny vurdering.

De lokale vedtak innebærer etablering av en bomring rundt sentrum av Tønsberg. Forutsetninger for bompengeopplegget går fram av kapittel 5 i proposisjonen. Innkrevingsperioden er satt til 15 år, og med innkrevingsstart ved årsskiftet 2003-2004.

Den lokale behandlingen er nærmere omtalt i kap. 4 i proposisjonen. Vestfold fylkeskommune har sluttet seg til planene.

Vestfold fylkeskommune har sammen med kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme vedtatt å stille garanti for låneopptak på inntil 930 mill. 2002-kroner.

### KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Bjørgulv Froyn, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, fra Høyre, Anne Berit Andersen, Sverre J. Hoddevik, Hans R. Kjæstad og lederen Petter Løvik, fra Fremskrittspartiet, Thore A. Nistad og Kenneth Svendsen, fra Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, fra Kristelig Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl og fra Senterpartiet, Liv Signe Navarsete, viser til St.prp. nr. 38 (2002-2003) om bompengefinansiering av prosjekter og tiltak i Tønsbergområdet.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, har merket seg at det i Tønsbergområdet bor om lag 40 000 mennesker og at Tønsberg handelsomland utgjør ca. 80 000 mennesker. Området har i dag store trafikale problemer. Flertallet er fornøyd med at Samferdselsdepartementet nå har lagt fram en sak for å løse framkommelighetsproblemer og sørge for at mer av trafikken går utenom sentrum. Flertallet vil spesielt peke på Kanalbrua med en årsdøgntrafikk (Ådt) på 40 000 biler. Noe som langt overskrider bruas og nærliggende veinetts kapasitet.

Flertallet mener det er nødvendig å foreta en kraftig opprustning av kollektivtilbudet, veistandard og legge forholdene bedre til rette for myke trafikkanter i Tønsbergområdet. Flertallet viser til at arbeidet med Tønsbergpakken er omtalt i flere saker som tidligere er behandlet av Stortinget.

På linje med kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme ønsker flertallet å utvikle et helhetlig trans-

portsystem ved å forbedre framkommelighet i byområdet og å fjerne gjennomgangstrafikk i Tønsberg sentrum og andre lokale sentra.

Flertallet viser til at Tønsbergpakken er delt i to faser. I første fase prioriteres ny rv 311 Ringvei øst-vest Kjelle-Kilen, gang- og sykkelvei rv 308 Kjøpmannskjær-Verdens Ende og strakstiltak for å bedre framkommeligheten til Sentralsykehuset i Vestfold. Flertallet slutter seg til de prioriteringene som departementet har foreslått for fase 1.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har imidlertid merket seg at det ikke er foreslått konkrete tiltak for å styrke kollektivtrafikken i Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme kommuner i fase 1. Dette flertallet mener derfor at kollektivtiltak må gis økt prioritet i fase 2. Dette flertallet viser i denne forbindelse til svar 2 i brev av 22. januar 2003 fra samferdselsministeren på spørsmål fra komiteen. Dette flertallet vil peke på at det er viktig at et slikt stort område løser deler av sitt transportbehov med kollektivtransportmidler. Dette flertallet forutsetter at det arbeides aktivt med å finne gode kollektivløsninger i forbindelse med fase 2.

Dette flertallet vil blant annet peke på muligheten for å etablere parkeringsanlegg i utkanten av bysentrum for videre transport med buss. Dette flertallet mener at der bør vurderes et helhetlig kollektivsystem som vil gi et godt tilbud til og fra utenforliggende parkeringsplasser, men også mellom stopp-punkter i de tre kommunene. Dette flertallet mener også at parkeringspolitikken i sentrum må vurderes.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at Nøtterøy og Tjøme kommune i dag bare har fastlandsforbindelse over Kanalbrua. Etter flertallets mening er dette ikke en tilfredsstillende løsning, verken sikkerhets- eller framkommelighetsmessig. Flertallet viser til at Kanalbrua i dag har en Ådt på 40 000 biler. Flertallet mener denne flaskehalsen må rettes opp i fase 2 ved en alternativ kryssing som leder mest mulig av gjennomgangstrafikken utenfor byen. Flertallet er kjent med at det foreligger flere forslag om utbygging av slik alternativ kryssing.

Flertallet har merka seg at en aksjonskomité har foreslått en tunnelloøsning fra Nøtterøy til Stokke og videre ut på E18. Dette vil, etter flertallets vurdering, ikke løse de viktigste trafikale problemene i Tønsbergområdet, men det kan være en tilleggsløsning som kan vurderes på lengre sikt.

Flertallet har merket seg at det er forutsatt et statlig bidrag på 5 pst. i Tønsbergpakken.

Flertallet mener det statlige bidraget i Tønsbergpakkens fase 2 må vurderes ut fra rammene og Vestfolds prioriteringer ved rulleringen av Nasjonal transportplan.

Flertallet vil understreke at Stortinget ved behandling av St.prp. nr. 38 (2002-2003) bare behandler prosjekter beskrevet i proposisjonen som fase 1.

Flertallet peker på at fase 1 har en totalramme på 1 310 mill. kroner.

Flertallet forutsetter imidlertid at prosjekter og tiltak samt utbyggingstakten tilpasses totalrammen på 2,6 mrd. kroner for fase 1 og 2. Flertallet har merket seg at departementet vil komme tilbake til fase 2 av Tønsbergpakken når konsekvensutredning og prioriteringer foreligger og det er utarbeidet planer med sikre kostnadsoverslag.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det i statsbudsjettforslaget for 2003 er ført opp 33 380 mill. kroner i avgifter på biler og bilbruk (uten bompenger), eller ca. 10 000 kroner pr. voksen innbygger i Norge. Så lenge disse avgiftene er så høye, må staten ha ansvaret for utbygging og vedlikehold av riks- og stamveier, herunder finansiering av dette.

Trafikksituasjonen i Tønsbergområdet bærer preg av mange årtiers unnfallenhet fra statlige myndigheter. Trafikkmengdene har økt år etter år, uten at det er blitt foretatt nødvendige utbyggingstiltak på veinettet. Dette

har ført til en stadig verre situasjon når det gjelder trafiksikkerhet, miljø, transportøkonomi og fremkommelighet.

Allerede i 1962 la Vegdirektoratet frem planer for firefelts vei fra Nøtterøy gjennom Tønsberg og frem til E18. Denne burde bygges innen 1980, mente Veidirektoratet den gangen, for førti år siden.

Disse medlemmer slutter seg til departementets prioritering slik den foreslåtte hovedveiutbyggingen med ny rv 311 mellom Kilen og Kjelle, gang- og sykkelvei langs rv 308 gjennom Nøtterøy og Tjøme, samt ny vei ved Sentralsykehuset, bygges ut først.

Disse medlemmer vil derfor gå inn for å bygge ut hovedveisystemet i Tønsbergområdet slik departementet har foreslått. Disse medlemmer foreslår imidlertid at riksveibyggingen finansieres på vanlig måte ved bevilgninger over statsbudsjettet, uten bompenger.

Utgiftene på 55 mill. kroner til bomstasjoner m.m. kan dermed anvendes til veibygging i stedet. Fremskrittspartiets forslag innebærer følgende endringer i utbyggingsprogrammet:

#### St.prp. nr. 38 (2002-2003) Veiprosjekter i Tønsbergområdet

| Utbyggingsprogram                                                    |                |       |
|----------------------------------------------------------------------|----------------|-------|
| Prosjekt                                                             | St.prp. nr. 38 | Frp   |
| Rv 311, Ringvei øst, Kjelle-Kilen                                    | 920            | 920   |
| Gang- og sykkelvei, Rv 308 Kjøpmannskjær-Verdens Ende                | 100            | 100   |
| Trafikkløsning for Sentralsykehuset i Vestfold                       | 35             | 35    |
| Trafikksikkerhets- og miljøtiltak på riksveinettet                   | 130            | 130   |
| Planleggingsutgifter                                                 | 50             | 50    |
| Bomstasjoner og avbøtende tiltak                                     | 55             |       |
| Prosjekter og tiltak som beror på utfallet av en konsekvensutredning | 1 310          | 1 365 |
| Samlet                                                               | 2 600          | 2 600 |
| Beløp i hele mill. kroner                                            |                |       |

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

- "1. Veisystemet i Tønsbergområdet bygges ut som beskrevet i St.prp. nr. 38 (2002-2003).
2. Utbyggingen finansieres ved bevilgninger over statsbudsjettet, uten bompenger."

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Tønsbergpakken ikke har som mål å redusere veksten i biltrafikken, men å avlaste Tønsberg sentrum for trafikk ved at gjennomgangstrafikk ledes utenom byen. Tiltakene i Tønsbergpakken angriper ikke de transport- og miljømessige hovedproblemene i Tønsberg-området. Tønsbergpakken har ingen tiltak for å dempe eller redusere den sterke trafikkveksten. Disse medlemmer viser til at 70 pst. av trafikken i det aktuelle området skal inn til bysentrum.

Disse medlemmer vil understreke at tiltakene i Tønsbergpakken som får gjennomgangstrafikken utenom bysentrum, bare vil føre til en midlertidig bedring for bysentrum, hvis man ikke samtidig iverk-

setter tiltak for å få redusert den samlede biltrafikken inn mot sentrum.

Disse medlemmer vil understreke behovet for en langt sterkere satsing på kollektivtrafikk i Tønsbergområdet. Disse medlemmer vil også vise til St.prp. nr. 76 (2001-2002) (Bergensprogrammet) hvor det er et klart mål at trafikkveksten skal dempes og at kollektivandelene skal øke. Disse medlemmer mener det er en alvorlig svakhet ved Tønsbergpakken at det ikke eksisterer målsettinger verken for dempet trafikkvekst eller økte kollektivandeler.

Disse medlemmer viser til at i den økonomiske rammen for Tønsbergpakken er det beregnet 100 mill. kroner til kollektivtrafikktiltak av en samlet pakke på 2,6 mrd. kroner.

Disse medlemmer vil peke på at Tønsbergpakken først og fremst er et prosjekt for å legge til rette for økt biltrafikk. Dette synet styrkes av at det ikke legges opp til differensiert bombetaling i rushtida, at kommunene har sagt nei til å åpne for at bompengene skal kunne brukes til å finansiere drift av kollek-

tivtrafikk. Det ligger heller ingen føringer i Tønsberg kommunes kommuneplan som svekker inntrykket av at Tønsbergpakken er et prosjekt for økt biltrafikk.

Disse medlemmer viser til brev fra samferdselsministeren til komiteen av 22. januar 2002, hvor det heter:

"I tråd med føringer i St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport, vil statlige bidrag til finansieringen av transportsystemet i byområder, avhenge av at lokale myndigheter i større grad forplikter seg til å prioritere kollektivtrafikk, og ta i bruk virkemidler som kan dempe behovet for bilbruk og øke framkommeligheten for kollektivtransporten. Dette vil også bli lagt til grunn overfor Tønsberg."

Disse medlemmer er tilfreds med departementets holdning til finansiering av Tønsbergpakken.

Disse medlemmer har merket seg at den nye ringveien mellom Kilen og Kjelle ikke inngår i konsekvensvurderingen. Disse medlemmer er meget kritisk til dette, fordi det legger klare føringer for resultatet av konsekvensvurderingen. Det er reist spørsmål om lovligheten av å unnta ringveiprosjektet fra kravet om konsekvensutredning. Disse medlemmer mener at det vil være klokt å la ringveiprosjektet bli en del av den øvrige konsekvensutredningen slik at man samlet kan vurdere ulike strategier - inkludert en offensiv kollektivsatsing. Dette ville innebære at bomringen utsettes til man faktisk har valgt hvilke tiltak man vil bruke mesteparten av bompenginntektene til. Effekten av ny ringvei med tanke på trafikkreduksjon i bysentrum, vil være avhengig av hvilke restriksjoner man setter på gjennomkjøring i bysentrum, vurderinger som er en del av konsekvensutredningen. Det samme gjelder forbindelse fra ringveitunnelen mot Presterød og gammel ringvei på Kilen.

Disse medlemmer viser til brevet fra samferdselsministeren til komiteen av 22. januar 2002, hvor det heter:

"Fylkesmannen i Vestfold sitt arbeid har vært viktig for at Ramsar-områdene ved Tønsberg fortsatt er uberørte våtmarksområder. Det må søkes løsninger i det videre planarbeidet som gjør at dette opprettholdes. Meldingen som har vært ute til offentlig ettersyn inne-

holder forslag om at konsekvensutredningen skal gi svar på om det er forsvarlig å bygge veganlegg på grensen av eller nær opp til disse reservatene."

Disse medlemmer vil understreke betydningen av å opprettholde inngrepsfrie randsoner rundt Ramsar-områdene, og er tilfreds med at samferdselsministeren tar utgangspunkt i at våtmarksområdene rundt Tønsberg skal forbli uberørte.

Disse medlemmer mener derfor at Tønsbergpakken slik den nå ligger bør avvises, men stiller seg ikke avvisende til behovet for tiltak på veisiden. Tønsberg har behov for å få biler ut av sentrum, og det er behov for en ny kanalkryssing. Dette må imidlertid gjøres på en slik måte at den bedrede framkommeligheten ikke generere økt trafikk. Det er derfor avgjørende at en trafikkløsning i Tønsbergdistriktet må ha som mål å dempe trafikkveksten gjennom en offensiv satsing på kollektivtrafikk.

## **FORSLAG FRA MINDRETALL**

### **Forslag fra Fremskrittspartiet:**

1. Veisystemet i Tønsbergområdet bygges ut som beskrevet i St.prp. nr. 38 (2002-2003).
2. Utbyggingen finansieres ved bevilgninger over statsbudsjettet, uten bompenger.

## **KOMITEENS TILRÅDING**

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet får rett til å kreve inn bompenger for finansiering av Tønsbergpakken. Vilkaene fremgår av St.prp. nr. 38 (2002-2003) og Innst. S. nr. 103 (2002-2003).
2. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 23. januar 2003

**Petter Løvik**  
leder

**Oddbjørg Ausdal Starrfelt**  
ordfører

**Geir-Ketil Hansen**  
sekretær

## **Vedlegg**

### **Svar av 22. januar 2003 fra samferdselsministeren på spørsmål fra samferdselskomiteen**

#### **Spørsmål 1 - Konsekvensutredning av Ringveien Kilen-Kjelle**

Bygging av Ringvei Kjelle-Kilen inngår ikke i konsekvensutredningen som skal lages i forbindelse med Veipakke Tønsberg. Det henvises til overgangsbestemmelsene i konsekvensutredningsforskriftene. Ringveien ligger inne i Tønsberg kommunes kommuneplan fra før konsekvensutredningsforskriftene kom. Konsekvensutredningen er bredt anlagt med tanke på å vurdere løsninger for trafikksituasjonen i Tønsberg. Mulige løsninger blir imidlertid begrenset ved at denne parsellen av Ringveien bygges uten konsekvensutredning. Forbindelsen videre fra denne parsellen av ringveien til ringveien Kilen-Mammutkrysset og forbindelsen mot Presterød er en del av det som skal konsekvensutredes.

Ifølge Fylkesmannen i Vestfold er det et vurderings-spørsmål hvorvidt Ringveien Kilen-Kjelle burde vært en del av konsekvensvurderingen. Det er basert på tolkninger av konsekvensutredningsforskriftene. Det er reist spørsmål om lovligheten av å unnta ringvegprosjektet fra kravet om konsekvensutredning.

- Hvordan vil samferdselsministeren sikre seg at mest mulig relevant informasjon om Tønsbergpakka blir dekket av konsekvensutredningen og at det ikke i ettertid sås tvil om lovligheten ved eventuelle unntak av deler av Veipakka fra kravet om konsekvensutredning?

*Svar:*

Det er riktig at Ringveien Kilen - Kjelle, slik den framgår av kommuneplanen for Tønsberg, ikke er konsekvensutredningspliktig med bakgrunn i overgangsbestemmelsene i konsekvensutredningsforskriftene. Statens vegvesen som tiltakshaver for utbygging av Ringveien gjorde vinteren 2001 en vurdering av konsekvensutredningsplikten med bakgrunn i utvidelse av Ringveien fra 2 felt til 4 felt. Denne utvidelsen var nødvendig både ut fra trafikkmengder, sikkerhet og kravet om rømningsveg i tunnelen gjennom Frodeåsen. Statens vegvesen mente utvidelsen fra 2 til 4 felt ikke var konsekvensutredningspliktig. Statens vegvesens vurdering av spørsmålet om konsekvensutredningsplikt ble, i samsvar med forskriften om konsekvensutredninger, forelagt Tønsberg kommune som er ansvarlig myndighet og planmyndighet for Ringveien. Kommunen la sommeren 2001 saken fram for fylkesmannen og fylkeskommunen slik forskriftene krever. Begge instanser vurderte det slik at Ringveien ikke var konsekvensutredningspliktig. Tønsberg kommune som ansvarlig myndighet konkluderte i samsvar med dette i brev datert 26. oktober 2001.

I henhold til plan- og bygningsloven kan ikke Samferdselsdepartementet overprøve de vurderinger som er gjort av Tønsberg kommune som ansvarlig myndighet. Det er således fastslått at reguleringsplanvedtakene

for Ringveien må anses som lovlig fattede vedtak og at Ringveien derfor i henhold til plan- og bygningsloven kan gjennomføres uten ytterligere konsekvensutredning.

Diskusjonen senere har gått på om Ringveien likevel burde inngått i den bredt anlagte konsekvensutredningen for en helhetlig transportløsning for Tønsbergområdet. Denne diskusjonen går ikke på lovligheten av gjennomføringen av Ringveien slik den er fastlagt i kommuneplanen for Tønsberg, men gjelder ønsket om en fornyet vurdering av Ringveien opp mot alternative løsninger. Statens vegvesen har anbefalt å holde Ringveien som en fast forutsetning i det videre arbeidet. Denne forutsetningen er beskrevet i saksgrunnlaget som lå til grunn for kommunenes og fylkeskommunens behandling av bompengesaken høsten 2000. Bakgrunnen for å holde fast ved Ringveien var at den hadde vært gjenstand for en grundig alternativ vurdering i perioden 1986 til 1989. Senere har også Ringveien vært vurdert i Transportplanen for Tønsberg i 1991/92 hvor den inngikk i en trafikkmessig helhetsløsning for Tønsberg-området. Ringveien ble lagt inn i kommuneplanen for Tønsberg i 1991. De fleste alternativene til Ringveien som er lansert senere, var også med i ovennevnte vurderinger. På denne bakgrunn har både kommunen og Statens vegvesen valgt å holde Ringveien som en fast forutsetning i det videre arbeidet. Denne forutsetningen fremgår av meldingen for konsekvensutredningen og forslag til utredningsprogram. Det er fylkeskommunen som ansvarlig myndighet som kommer til å fastlegge utredningsprogrammet etter at det har vært forelagt Miljøverndepartementet. Statens vegvesen som tiltakshaver skal utrede og besvare spørsmålene i utredningsprogrammet og fylkeskommunen avgjør om utredningsplikten er tilfredsstillt.

Jeg finner ikke grunn til å overprøve de vurderinger som er gjort lokalt mht. utbygging av Ringveien Kilen - Kjelle. Når konsekvensutredningen er ferdig, vil departementet komme tilbake til spørsmålet om gjennomføring og prioritering av prosjekter som er utredet.

#### **Spørsmål 2 - Kollektivandel**

Kollektivtrafikkandelen i Tønsbergområdet er svært lav (3,8 pst.). 65 pst. av reisene foregår med egen bil, mens 8,6 pst. er bilpassasjerer. Bilførerne i distriktet bruker gjennomsnittlig 13 minutter pr. tur, inkl. 1 minutt gangtid til og fra bilen. En kan være bekymret for at en veiutbygging som ytterligere bedrer framkomligheten for bil, vil bety at det blir vanskeligere å gjøre kollektivtrafikken attraktiv. Veipakke Tønsberg har en kostnadsramme på 2,6 milliarder hvorav ca. 100 millioner er avsatt til kollektivtrafikktiltak.

- Anser samferdselsministeren det som et mål å øke kollektivtrafikkens andel av transportarbeidet i Tønsberg, og mener samferdselsministeren at det vil være resultatet av Veipakka slik den foreligger?

*Svar:*

Jeg mener det må være et klart mål å øke kollektivandelen i Tønsberg. Statens vegvesen og lokale myndigheters strategi for utbygging av veg- og transportsystemet i Tønsbergområdet tar også utgangspunkt i et slikt mål. Dette skal oppnås gjennom å redusere trafikkbelastningen i sentrum ved å føre trafikken utenom sentrum og over på nye omkjøringsveger, mens sentrumsrettet trafikk i størst mulig grad føres over på kollektivtrafikk og sykkel. En vurdering av ulike løsninger utover dette for å øke kollektivtrafikkandelen vil stå sentralt i den konsekvensutredningen som skal gjennomføres. Det er også viktig å merke seg at det ikke bare er de spesielle kollektivtiltakene som har betydning for kollektivtrafikken, men også endringene i vegsystemet som helhet. Jeg vil for øvrig minne om departementets anbefaling i St.prp. nr. 38 (2002-2003) om at man i forbindelse med konsekvensutredningen ser på i hvilken grad satsing på kollektivtrafikk og eventuelt andre tiltak er et alternativ eller supplement til hovedvegutbyggingen.

I tråd med føringer i St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport, vil statlige bidrag til finansieringen av transportsystemet i byområder, avhenge av at lokale myndigheter i større grad forplikter seg til å prioritere kollektivtrafikk, og ta i bruk virkemidler som kan dempe behovet for bilbruk og øke framkommeligheten for kollektivtransporten. Dette vil også bli lagt til grunn overfor Tønsberg.

### **Spørsmål 3 - Presterødkilen/Ilene naturreservat**

De to Ramsar-områdene Presterødkilen og Ilene naturreservat kan bli påvirket av vegutbyggingsprosjekter i Tønsbergpakka. Også sjøområder utenfor disse naturreservatene er avsatt til naturvernområder. Det skal vurderes tunnel fra Nøtterøy til Korten som vil komme ut rett ved Ilene naturreservat. En eventuell utviding av ringvegen fra Mammutkrysset til Kilen fra 2 til 4 felt vil kunne påvirke Presterødkilen.

- Hvordan vurderer samferdselsministeren hensynet til fuglereservatene?

*Svar:*

Fylkesmannen i Vestfold sitt arbeid har vært viktig for at Ramsar-områdene ved Tønsberg fortsatt er uberørte våtmarksområder. Det må søkes løsninger i det videre planarbeidet som gjør at dette opprettholdes. Meldingen som har vært ute til offentlig ettersyn inneholder forslag om at konsekvensutredningen skal gi svar på om det er forsvarlig å bygge veganlegg på grensen av eller nær opp til disse reservatene. Jeg har tillit til at dette fortsatt inngår i utredningsprogrammet som fastlegges av fylkeskommunen som ansvarlig myndighet etter at utkastet har vært forelagt Miljøverndepartementet i henhold til vanlig prosedyre.

### **Spørsmål 4 - Ombygging til rundkjøringer**

Køproblematikken på hovedvegnettet i Tønsberg er knyttet til relativt korte perioder morgen og ettermiddag spesielt på knutepunktene Kanalen - Mammutkrysset, Kjelle og Kilen. Det finnes ikke-realiserte planer for ombygging av Mammutkrysset til rundkjøring. Rundkjøringer kan muligens også bedre trafikkflyten på Kjelle-Kilen.

- Hva er samferdselsministerens vurdering av dette?

*Svar:*

Rundkjøringer er kryss med god kapasitet, men de er arealkrevende og medfører ofte negative konsekvenser for naboeiendommer, spesielt i byområder. Store rundkjøringer i byområder er vanskelig å kombinere med gode løsninger for gående og syklende, og det er nettopp disse trafikkantgruppene som bør ha høyest prioritet i byområder. Arealkonflikt med naboeiendommer var årsaken til at reguleringsplan for rundkjøring i Mammutkrysset ikke ble godkjent i Tønsberg bystyre for 5-6 år siden. En isolert utbygging av Mammutkrysset ville ikke løst problemene med hensyn til fremkommelighet i de øvrige vegkryssene i Tønsberg sentrum. Rundkjøring som kryssløsning både på eksisterende vegnett og på nye veger vil likevel bli vurdert i konsekvensutredningen for en helhetlig transportløsning for Tønsbergområdet. Det viktigste vil uansett være å redusere fremkommelighets-, trafiksikkerhets- og miljøproblemene i Tønsberg ved å gjennomføre prosjekter og tiltak som reduserer trafikken i sentrum.