



STORTINGET

Innst. 358 S

(2024–2025)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 95 S (2024–2025)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av Bypakke Tønsberg-regionen i Vestfold

Til Stortinget

Sammendrag

Proposisjonen omhandler utbygging og finansiering av Bypakke Tønsberg. Bypakken omfatter prosjekter på fylkesvei og kommunal vei i kommunene Færder og Tønsberg, og skal bidra til å gjøre transport-systemet i Tønsberg-regionen mer miljøvennlig, robust og effektivt.

Komiteen viser for øvrig til omtale i proposisjonen.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Geir Adelsten Iversen og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Prop. 95 S

(2024–2025) Utbygging og finansiering av Bypakke Tønsberg-regionen i Vestfold.

Komiteen merker seg at det er et stort behov for en tryggere fastlandsforbindelse til Færder. Fv. 308 gir i dag en begrensning for utvikling av bysentrum i Tønsberg.

Komiteen merker seg at de to veiprosjektene Ny fastlandsforbindelse til Færder og fv. 300 Semslinna er hovedelementene i pakken. I tillegg kommer fire større gang-, sykkel-, kollektiv- og trafikksikkerhetsprosjekter samt en rekke programområdetiltak.

Komiteen merker seg at dagens kanalbru er den eneste kjørbare fastlandsforbindelsen for innbyggerne i Færder kommune, næringslivet og hyttegjester. I 2023 ble det innført vektrestriksjoner på brua, som har en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 33 000 kjøretøy (2023). Det er bygd en gangbru som også fungerer som en beredskapsbru forbeholdt blålysetatene.

Komiteen merker seg at det er planlagt med en 5,75 km lang vei som delvis går i tunnel, en 600 meter lang hengebru med seilingshøyde på 40 meter, og ordi-nært veinett. Deler av strekningen er tofelts vei, og deler har fire felt, i tillegg til gang- og sykkelvei. Kommunedel-plan med konsekvensutredning for prosjektet ble ved-tatt i 2019, og reguleringsplanen ble vedtatt i kommu-nene Færder og Tønsberg 6. september 2023.

Tabell 2.1 Prosjektporteføljen i prioritert rekkefølge – lagt til grunn ved lokalpolitisk behandling

Prosjekt	Kostnader i mill. 2025-kr (inkl. mva)
Ny fastlandsforbindelse til Færder	5 221
Programområdetiltak på kommunal og fylkeskommunal vei	859
Fv. 300 Semslinna	303
Tiltak Teie-området	151
Fv. 303 Hogsnesbakken	227
Fv. 3076 Gang- og sykkelvei Brøtsø–Hvasser	88
Kryssing av Kanalen	151
Forskutterte planmidler	224
Etablering av bomstasjoner	28
Sum	7 252

Kilde: Vestfold fylkeskommune

Komiteen merker seg at Bypakke Tønsberg-regionen ble lokalpolitisk behandlet i Tønsberg og Færder kommunestyre, samt i Vestfold og Telemark fylkesting i september 2023.

Komiteen merker seg at finansieringen av Bypakke Tønsberg-regionen er basert på fylkeskommunale og kommunale midler, merverdiavgiftskompensasjon og bompenger.

Tabell 2.2 Finansieringsplan for Bypakke Tønsberg-regionen

Finansieringskilde	Kostnader i mill. 2025-kr
Fylkeskommunale midler	600
Kommunale midler	303
Anslag merverdiavgiftskompensasjon	1 233
Bompenger	5 116
Sum	7 252

Komiteens flertall, alle unntatt Fremskrittspartiet, viser til at det ikke er noen riksveiprosjekter i pakken, og at det derfor ikke er lagt til grunn statlige midler som del av finansieringen utover merverdiavgiftskompensasjonen.

Flertallet merker seg at det er lagt opp til åtte bomstasjoner med toveis innkreving. De seks første vil åpne i 2026, og de to siste når veianleggene åpnet for trafikk. Innkrevingen er beregnet å vare i inntil 15 år. I de lokalpolitiske vedtakene er det lagt til grunn en gjennomsnittstakst på mellom 11,01 og 14,31 kroner (2025). I finansieringsberegningene er det lagt til grunn en gjennomsnittstakst på 11,41 kroner ved åpning av de seks første bomstasjonene. Det er beregnet følgende foreløpige grunntakster:

- Takstgruppe 1: 21,20 kroner
- Takstgruppe 2: 42,40 kroner.

Flertallet viser til at proposisjonen fremmer forslag om delvis bompengefinansiering av Bypakke Tønsberg-regionen i Vestfold i tråd med vedtak fra lokale myndigheter. Bypakken er forankret i konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Tønsberg-regionen fra 2013 og rapport fra den eksterne kvalitetssikringen (KS1). Bypakken er også forankret i Regional plan for transport, og Regional plan for bærekraftig arealut-

vikling i Vestfold fylkeskommune og i kommunale planer i kommunene Færder og Tønsberg.

Flertallet merker seg at det er forventet at vedtatte utbyggingsplaner vil gi en trafikkvekst. Det er lagt opp til at mye av den forventede trafikkveksten håndteres ved at flere går, sykler og bruker kollektivtransport.

Flertallet merker seg at minst 15 pst. av midlene i bypakken brukes til gang-, sykkel-, og kollektivtiltak.

Flertallet merker seg at det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av styringsunderlag og finansieringsopplegg for bypakken.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Senterpartiet og Venstre, viser til at Bypakke Tønsberg inneholder viktige tiltak for å redusere flaskehalser og barrierer for utvikling i regionen. Dette flertallet merker seg at pakken legger til rette for vekst gjennom tilrettelegging for økt kollektivbruk og tryggere forhold for gående og syklist. Dette flertallet mener finansieringsopplegget er solid, og at bruken av porteføljestyling reduserer risikoen for at økte kostnader legges over på bilistene.

Dette flertallet mener det er svært viktig å ta vare på matjorda og naturmiljøet, og at man gjennom porteføljestyling av tiltakene i pakken må se etter løsninger som reduserer tapet av matjord mest mulig.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre merker seg at Kanalbrua er den eneste forbindelsen mellom Færder og fastlandet. Klaffebrua som knytter Nøtterøy til Tønsberg, har ved flere tilfeller låst seg i åpen posisjon, noe som har vært til hinder for ordinær passering. Dette har i flere tilfeller vært til hinder for at blant annet politi og ambulanse har kunnet rykke ut til Færder. En gangbru er bygd i nyere tid for å redusere denne sårbarheten, men denne er ikke åpen for privat bruk.

Det har over flere tiår blitt diskutert å bygge en robust og samfunnssikker fastlandsforbindelse fra Nøtterøy som sikrer viktige samfunnsfunksjoner. I dag går det meste av trafikken til Færder gjennom Tønsberg sentrum. Det er behov for å avlaste trafikken gjennom Tønsberg sentrum for å utvikle bymiljøet. En ny fastlandsforbindelse vil være nødvendig for å utvikle et godt kollektivtilbud, i tillegg til ny gang- og sykkelvei som vil gjøre det enda mer attraktivt å erstatte bil med sykkel.

Disse medlemmer merker seg ønsket om å bygge ny fastlandsforbindelse uten bompengeneinnkreving. Dersom forbindelsen skal bygges med offentlig finansiering, vil prosjektet måtte settes i kø i Nasjonal transportplan sammen med andre nasjonale utbyggingsbehov.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener det er viktig for legitimiteten i bompengeneordningene at den samlede belastningen for den enkelte bilist ikke blir for stor, og at belastningen må stå i stil med den tilbudsforbedringen som kommer som resultat av innkrevingen. Det er et mål for Senterpartiet at bompengetrykket skal reduseres, og det er svært viktig at bompengbelastningen ikke blir for høy for privatpersoner og næringsliv, verken på enkeltstrekninger eller samlet i regioner.

Disse medlemmer viser til at lokalpolitisk tilslutning til bompengeprojektene er en forutsetning for at Senterpartiet skal godta bompengefinansiering av samferdselsprosjekter. Samtidig ser man at flere bompengeprojekter nå verken har legitimitet eller lokalpolitisk tilslutning, på grunn av eskalerende kostnader knyttet til sviktende trafikk tall eller generell prisvekst ut over det som ble forutsatt i bompengeprogget. Disse medlemmer vil vise til at det ofte vil være usikkerhet knyttet til trafikkgrunnlag i et prosjekt, og at eskalerende bompengesatser vil kunne øke denne usikkerheten ytterligere. Disse medlemmer mener at man fremover må være svært varsom med bruken av bompenger, og ha en særskilt oppmerksomhet på finansieringsoppbygget der bompenger inngår som en betydelig del av finansieringen.

Disse medlemmer viser til at de beregnede bompengeneinntektene er 6 239 mill. 2025-kroner, hvorav 5 116 mill. kroner går til investeringene. Det betyr at

om lag 18 pst. av den samlede innkrevingen ikke går til investeringer, men omkostninger. Disse medlemmer mener det er svært viktig å redusere kostnader i samferdselsprosjekter, og at høye finansierings- og innkreivingskostnader er en dyr måte å finansiere samferdselsprosjekter på. Disse medlemmer mener at man for fremtiden bør vurdere andre finansieringsmodeller, og at regjeringen utreder og legger frem for Stortinget ulike alternativer. Disse medlemmer mener at erfaringene med forhånds- og parallellinnkreving på rv. 7 Sokna-Ørgenvika i Buskerud, jf. Prop. 77 S (2024–2025) også bør inngå i dette arbeidet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er imot bompengefinansiering av veiinfrastruktur og et nullvekstmål for biltrafikk i byområdene. Bilen er vårt mest brukte og fleksible transportmiddel, og folk selv må få velge transportmiddel – ikke politikere og byråkrater. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative transportplan, jf. Meld. St. 14 (2023–2024), Innst. 439 S (2023–2024) med forslag om å erstatte avtaler om byvekst og bypakker med et eget programområde for bytransport som skal inkludere alle transportformer og er uten bompenger. Disse medlemmer mener at dette skal være en søkbar tilskuddsordning som likestiller alle former for bytransport med det formål å gjøre reisehverdagen enklere og mer effektiv for befolkningen. Disse medlemmer mener at forslaget om etablering av Bypakke Tønsberg-regionen må avvises, men at veiprosjektene skal realiseres med offentlig finansiering.

Disse medlemmer viser til at proposisjonen omfatter utbygging av fylkes- og kommunalvei i henholdsvis Færder og Tønsberg kommune. Ny fastlandsforbindelse til Færder er her et hovedelement. Disse medlemmer viser til at dagens bruforbindelse er fra 1957 med en årstdøgnstrafikk på hele 33 000 kjøretøy og med vektrestriksjoner fra 2023. Disse medlemmer finner det grunnløst at veiprosjekter skal finansieres med bompenger og at bilistene også skal pålegges å finansiere andre trafikanters transporthverdag. Disse medlemmer mener det er uholdbart at bilistene skal finansiere 70,5 pst. av bypakkens kostnader med bompenger. Disse medlemmer mener utbygging og vedlikehold av transportinfrastruktur skal være et offentlig ansvar også finansielt.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Prop. 95 S (2024–2025) Utbygging og finansiering av Bypakke Tønsberg-regionen i Vestfold sendes tilbake til regjeringen.»

«Stortinget ber regjeringen snarlig komme tilbake til Stortinget med forslag om offentlig finansierte utbygging av veiprosjektene i Bypakke Tønsberg-regionen, herunder ny fastlandsforbindelse til Færder.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Bypakke Tønsberg og at Ramberg–Smørberg-alternativet som er førsteprioritert i pakken, er en firefelts bru over et naturskjønt område. Alternativet vil ta store mengder god matjord, det vil øke biltrafikken og klimagassutslippene, og mange familier mister hus og hjem. Bypakken har en prislapp på 7,25 mrd. kroner, og over 5 mrd. kroner av pakken er beregnet til dette alternativet, før trolige overskridelser, og før de klimavennlige tiltakene i pakken settes i gang. Regninga skal betales av kommuner og fylkeskommune, og folket skal betale bompenger på over 5 mrd. kroner. Dette prosjektet vil ikke bidra til redusert trafikk i byområdet, men er tvert imot avhengig av trafikkvekst for å finansiere prosjektet. Dette medlem mener alternativet med en ny broløsning ved siden av den som er nå, er billigere og mye mer miljøvennlig. Da vil man ikke ødelegge natur eller matjord slik forslaget som ligger på bordet nå vil. Det må også anmerkes at innbyggerne i området er høyst delt på om dette er en god løsning.

Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti lokalt hele tiden har lovet velgere å kjempe mot dette prosjektet fordi det blir kostbart for folk, og fordi det finnes andre alternativer som er adskillig rimeligere og mer miljøvennlige.

Dette medlem mener nye firefelts motorveier er blant de største inngrepene i norsk natur. Norge har allerede over 600 km med motorvei, og mye mer er under planlegging. Vi er nødt til å nedskalere miljøfiendtlige firefelts motorveiprosjekter. Det vil spare både natur og penger. Nye motorveier fører til mer luftforurensing, støy, mikroplastutslipp, økte klimagassutslipp fra nedbygging av arealer og i byggeprosessen og økt energiforbruk av strøm, bensin og diesel som følge av økt trafikk og høyere fart. Dessuten viser forskning at mer vei gir økt trafikk og flere som velger bilen, noe som kan undergrave satsingen på kollektivtransport og jernbane. Dette medlem viser også til at nye motorveier er ekstremt dyre: Veiene innebærer store utbyggingskostnader for staten, i Bypakke Tønsbergs tilfelle; fylket og kommunen, og for enkeltpersoner i form av bompenger. Dette medlem er også overbevist om at en kan få mer trafikksikker vei for pengene om vi omprioriterer.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 20. mai 2025

Sigbjørn Gjelsvik

leder

Erlend Larsen

ordfører

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Prop. 95 S (2024–2025) Utbygging og finansiering av Bypakke Tønsberg-regionen i Vestfold sendes tilbake til regjeringen.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen snarlig komme tilbake til Stortinget med forslag om offentlig finansiert utbygging av veiprosjektene i Bypakke Tønsberg-regionen, herunder ny fastlandsforbindelse til Færder.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og råår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

1. Stortinget slutter seg til utbygging og finansiering av Bypakke Tønsberg-regionen i Vestfold.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet Vegfinans AS med prosjektselskapet Vegfinans Bypakke Tønsberg-regionen AS får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av Bypakke Tønsberg-regionen. Vilåårene for finansieringen fremgår av Prop. 95 S (2024–2025).
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bomselskapet Vegfinans AS med prosjektselskapet Vegfinans Bypakke Tønsberg-regionen AS, om delfinansiering av Bypakke Tønsberg-regionen. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å kreve inn bompenger innenfor de vilåårene Prop. 95 S (2024–2025) fastsetter.

