



# Dokument nr. 8:15

(2003-2004)

Privat forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Heidi Sørensen

## Forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Heidi Sørensen om midlertidig stans i alt arbeid med Tønsbergpakka

Til Stortinget

### BAKGRUNN

Trafikkforholdene i Tønsberg-distriktet har vært arbeidet med siden tidlig på 1980-tallet. På begynnelsen av 1990-tallet ble det utarbeidet konkrete planer, men saken strandet på uenighet om trasévalg, trafikkvekst og finansieringsspmål.

Arbeidet ble startet opp igjen på politisk nivå i 1997, og arbeid med innhold for den "nye" Tønsbergpakka kom i gang i mars 1998 etter initiativ fra ordførerne og lokalt næringsliv.

Arbeidet og utviklingen videre skjedde i samarbeid mellom de tre kommunene Tjøme, Nøtterøy og Tønsberg, Vestfold fylkeskommune, Fylkesmannen i Vestfold og Statens vegvesen Vestfold.

I april 1999 la Statens vegvesen Vestfold fram et strategiforslag for videre planlegging av hovedveinettet. Samtidig fremmet en prosjektgruppe, utgått fra kommunene og lokalt næringsliv, et forslag om å delfinansiere utbyggingen med bompenger.

Prosjektgruppen foreslo også konkrete delprosjekt som skulle omfattes av utbyggingen.

Våren 1999 sluttet by-/kommunestyrene seg til planstrategien og prosjektgruppens forslag til bompengefinansiering, og til hvilke delprosjekter som skulle omfattes av utbyggingen.

Vestfold fylkesting gjorde likelydende vedtak høsten 1999, og Tønsberg Hovedveifinans a/s ble stiftet med de tre kommunene og Vestfold fylkeskommune som eier.

Endelig behandling av Tønsbergpakken ble ved-

tatt høsten 2000 med ca. 2/3 flertall. Stortinget behandlet som kjent saken så sent som 28. februar 2003.

### Befolkningens syn

Kommune- og bystyrebehandlingen på Nøtterøy, Tjøme og i Tønsberg våren 1999 og høsten 2000, skapte lite debatt ute blant folk flest selv om saken ble omtalt i avisene og det ble avholdt noen åpne møter om saken. I ettertid er det helt klart at folk flest ikke fikk med seg realitetene i vedtakene. Da innholdet og konsekvenser ble kjent skapte det sterke reaksjoner og et voldsomt engasjement i folket mot veipakka.

Utgangspunktet for protestene mot veipakka er forskjellig. Dels dreier det seg om protest mot den store andelen bompengefinansiering, dels protest mot en veiløsning som vil føre til økt biltrafikk og ikke løse Tønsbergs grunnleggende problem med lav kollektivtrafikkandel, dels uenighet i valg av traseer og omfang på veiløsningene.

Motstanden medførte bl.a. at det ble startet en aksjonskomite. "Aksjons-komiteen mot bomring i Tønsberg" samlet inn 19 000 underskrifter mot bomringen allerede i 2001 som ble overlevert samferdselskomiteen på Hotell Klubben i Tønsberg.

Etter det er det samlet inn ytterlige 5 000 underskrifter, slik at antall underskrifter i dag er oppe i 24 000. Dette er etter vår oppfatning ett sterkt bevis på den motstanden som finnes i befolkningen, en motstand det politiske flertallet ikke tok alvorlig. I tillegg er det foretatt to meningsmålinger som viser at over 80 pst. av befolkningen er imot.

Temaet har vært helt dominerende i leserbrevspalten i lokalavisen de siste årene.

I forbindelse med kommunevalget gikk deler av aksjonskomiteen ut og dannet valglistene mot bomringen. Listene ble representert med henholdsvis 5 re-

presentanter i Nøtterøy kommunestyre og 6 representanter i Tønsberg bystyre (10-12 pst.). I tillegg økte oppslutningen om Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti som også er motstandere av veipakke Tønsberg.

Kommunevalget medførte at det er nå et stort flertall mot bomringen i kommunestyret på Nøtterøy og i bystyret i Tønsberg, som også har gjort følgende likelydene vedtak:

"Tønsberg/Nøtterøy by/kommunestyre ber regjeringen ved samferdselsministeren gjennomføre en midlertidig stans i alt arbeid med Tønsbergpakkens fase 1, og planleggingsarbeidet av fase 2 frem til 1. oktober 2004, i påvente av ny behandling i kommunestyret. Det forutsettes imidlertid at konsekvensutredningen for fase 2 fullføres etter vedtatt fremdriftsplan.

Tønsberg/Nøtterøy by/kommunestyre ber formannskapet utrede flg. punkter før saken fremmes på nytt for kommunestyret:

1. Vurdere et alternativ til veipakke Tønsberg basert på utbedring og effektivisering av dagens veinett og tilrettelegging for større satsing på kollektivtrafikken.
2. Utrede konsekvenser av en permanent stans i gjennomføringen av veipakken, herunder de økonomiske konsekvensene for kommunene.
3. Vurdere tidspunkt for og innhold i en folkeavstemming."

Det er etter forslagstillernes syn helt åpenbart at det politiske flertallet i kommunene ikke tok inn over seg befolkningens mening, noe som førte til store politiske omveltninger. Hvis lokaldemokratiet, som til de grader har gjort utslag i valg i disse kommunene, skal overkjøres av Stortingets flertall, vil dette på sikt kunne svekke lokaldemokratiet og redusere befolkningens vilje til å engasjere seg. Det er derfor viktig å høre på kommunene når viktige saker som angår dem så direkte som veibygging i deres nærområde skal utføres.

Også andre har engasjert seg kraftig, her nevnes Norges Automobilforbund (NAF), Verdens Naturfond (WWF), lokale velforeninger, Naturvernforbundet og Aksjon for økt kollektivtrafikk. NAF har avholdt folkemøter sammen med aksjonskomiteen mot bomring som har trukket fulle hus.

NAFs jurister arbeider nå med saken i forhold til Ramsar-områdenes rettslige status.

### Ramsar-områdene

Tønsberg by er på begge sider omkranset av to naturreservater. Ilene og Presterødkilen naturreservater fikk i 1985 status som Ramsar-områder. Dette innebærer at de er internasjonalt viktige våtmarksområder, med spesiell betydning for vadefugl, ender og gjess. Når et område får Ramsar-status forplikter man seg til å opprettholde økologien i området for ettertiden. Dette innebærer at man ikke kan foreta inngrep inne i selve området, men også at man ikke kan

foreta inngrep i randområdene rundt, dersom det kan få innvirkning på økologien i Ramsar-området. Hvor store områder rundt man må ta hensyn til, avhenger av topografi, geologi og grunnvannsforhold. Avrenning og endring i grunnvannsforholdene kan endre økologien i områdene drastisk, og dette vil i så fall være et klart brudd på Ramsar-konvensjonen. Våtmarksområder er særlig sårbare for endringer i vanntilførselen. Myr- og tårnsområdene rundt Ilene er sannsynligvis viktige for vanntilførselen til området, og ikke minst som levested for store deler av reservatets biologiske mangfold. Tilsvarende vil Vellebekken være avgjørende for vanntilførselen til Presterødkilen.

Våtmarksområder er komplekse økologiske systemer hvor vanntilgangen spiller en viktig rolle for hvilke arter som lever der. Både Presterødkilen og Ilene er rike områder; Presterødkilen kan alene skille med over 235 registrerte fuglearter og 243 plantearter.

Fase 1 i Tønsbergpakken innebærer utbygging av Kjellegkrysset i umiddelbar nærhet av Ilene og veitrase nær Vellebekken, som er hovedtilførselsåren av vann til Presterødkilen. Konsekvensene kan være uttørring eller tilgroing av områdene og tap av viktige arter av bl.a. en del virvelløse dyr og planter.

Når det planlegges aktiviteter av denne type, med potensielt dramatiske langsiktige konsekvenser på naturverdier av verdensklasse, bør det være et minimumskrav at det gjennomføres grundige og uavhengige konsekvensvurderinger. Konsekvensutredningen må også vurdere alternative løsninger og alternativer.

Tønsbergpakken skal som tidligere nevnt, gjennomføres i to faser. Hoveddelen i fase 1 er Ringveien Nord, Frodeåstunnelen-Kjellegkrysset. Denne delen ble godkjent uten konsekvensutredning fordi reguleringen av området var klar før krav til konsekvensutredning (1998-1999) trådte i kraft. Mindretallet i bystyret i Tønsberg krevde likevel konsekvensutredning uten at det ble tatt hensyn til, selv om hele prosjektet ble utvidet fra 2-felts til 4-felts vei i 2002, altså etter at krav til konsekvensutredning var trådt i kraft.

Det er også stilt spørsmål ved at ikke Direktoratet for naturforvaltning i Trondheim ble varslet i forbindelse med saken, slik de skulle vært. Det er også reist spørsmål om dette er saksbehandlingsfeil.

### Midlertidig stopp

Det er flere elementer i saken som tilsier at prosjektet må stanses. Aller viktigst er det grunnleggende faktum at befolkningen ikke ønsker prosjektet og bomringen. Det er mot alle demokratiske normer å pålegge en lokalbefolkning et prosjekt de ikke ønsker.

Samferdselskomiteen påpekte i sin behandling at

kollektivsatsinga i veipakka var svært lav. Det er behov for å se på løsninger som kan styrke kollektivtrafikken. Som en fortsettelse av dette er det behov for å vurdere enklere vegløsninger.

Det er også vanskelig å begrunne forhåndsbetaling av vegløsninger man ikke kjenner, og som det kanskje ikke vil være lokalt flertall for i kommunestyrene. Ny fastlandsforbindelse Tønsberg-Nøtterøy ligger i fase 2, men hvor selve kryssingen skal ligge og hvilke veiløsninger som skal knyttes til kryssingen, er ikke bestemt. Dette blir først avklart etter at konsekvensutredningen er ferdig våren 2004.

Konsekvensutredningen har også en mindre omfattende utredning om en Vestfjordforbindelse som har bedre forankring i folket.

Det er helt nødvendig å få en avklaring i forhold til Ramsar-områdene før fase 1 kan starte opp, slik at det ikke blir gjort uopprettelig skade i naturreservatene. Kommunene ønsker også en utredning av eksisterende veinett for på den måten å få omfanget og skadevirkningene minimalisert.

Kommunene ønsker også en vurdering av de økonomiske konsekvensene i forbindelse med en full stopp av Tønsbergpakka, og ber om å få tilgang på regnskapet på de midlene som er brukt foreløpig.

Innbyggerne har krav på å vite hva pengene er brukt til så lenge de skal dekke regningen.

### Konklusjon

Vår konklusjon er at Tønsbergpakken må stanses i ett år inntil alle nevnte forhold i saken er blitt avklart.

Rådmennene i Nøtterøy, Tjøme og Tønsberg har utarbeidet et dokument for å få avklart hvem som har ansvar og myndighet til å stanse prosjektet. Konklusjonen er at det er den politiske ledelsen i Samferdselsdepartementet og Stortinget som har den myndigheten.

Bystyret og kommunestyret i Nøtterøy og Tønsberg har behandlet denne saken og bedt Regjeringen ved statsråden i Samferdselsdepartementet om å stanse Tønsbergpakken fram til kommunene får behandlet saken på nytt, i tråd med vedtakene i Tønsberg og Nøtterøy.

I tillegg må det avklares om forhold til Ramsar-områdene er ivarettatt, og om det foreligger en saksbehandlingsfeil.

Forslagsstillerne vil også understreke at partiene som har stått bak Tønsbergpakken har fremmet forslag om vurdering av konsekvenser og tidspunkt for oppstart av innkreving av bompenger. Dette har fått full tilslutning på Tjøme og i Tønsberg. I Nøtterøy er dette forslaget lagt ved saken som en protokolltilførsel.

Forslagsstillerne oppfatter det som at flere partier er av den oppfatning at det er behov for en ny gjennomgang av saken, og at det trengs en pause.

Det er urimelig å gjennomføre et tiltak som ikke har forankring i befolkningen. Dette har folket nå vist ved kommunevalget, og det er flertall i kommunene for å gjennomføre en egen folkeavstemning om saken når utredningene er ferdig.

Avgjørelsen om å stoppe Tønsbergpakken hastes, da Statens veivesen vil underskrive nye kontrakter nå i høst, som vil binde opp kommunene i store økonomiske forpliktelser.

### FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

for s l a g :

1. Stortinget ber Regjeringen gjennomføre en midlertidig stans i alt arbeid med Tønsbergpakka fase 1, og planleggingsarbeidet med fase 2, fram til oktober 2004, i påvente av ny behandling i kommunestyrene.
2. Stortinget ber Regjeringen innen 1. oktober 2004 utrede om bygging av veien kommer i konflikt med Ramsar-konvensjonen for vern av våtmarker.
3. Stortinget ber Regjeringen i samarbeid med kommunene Tønsberg, Tjøme og Nøtterøy utrede mulige alternative finansieringsmuligheter for prosjektet, herunder etterskuddsvis bompengbetaling samt tiltak for økt kollektivandel.

2. desember 2003