

Politisk koordineringsgruppe

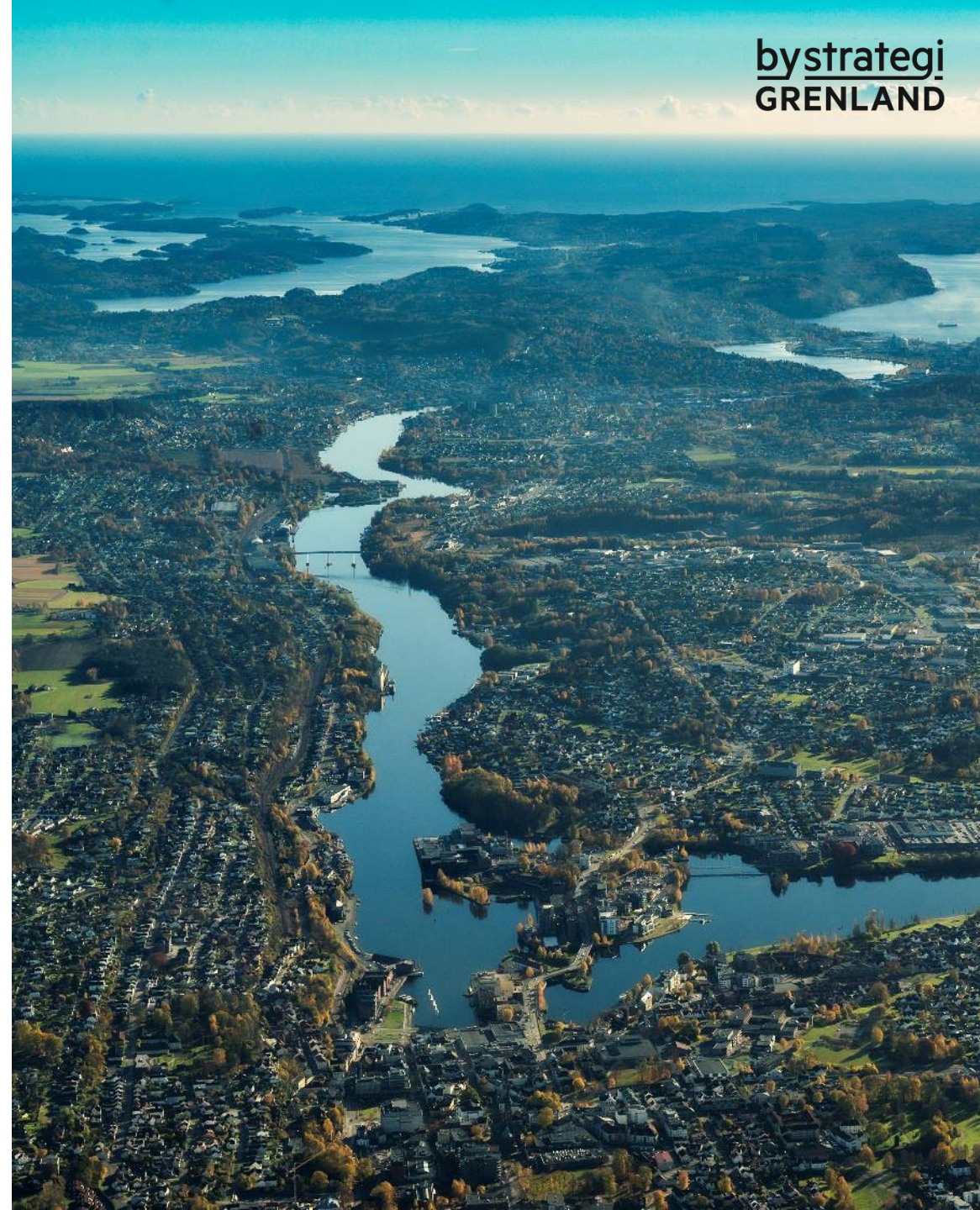
Temamøte om Bypakke fase 2 og byvekstavtale

8.11.2023



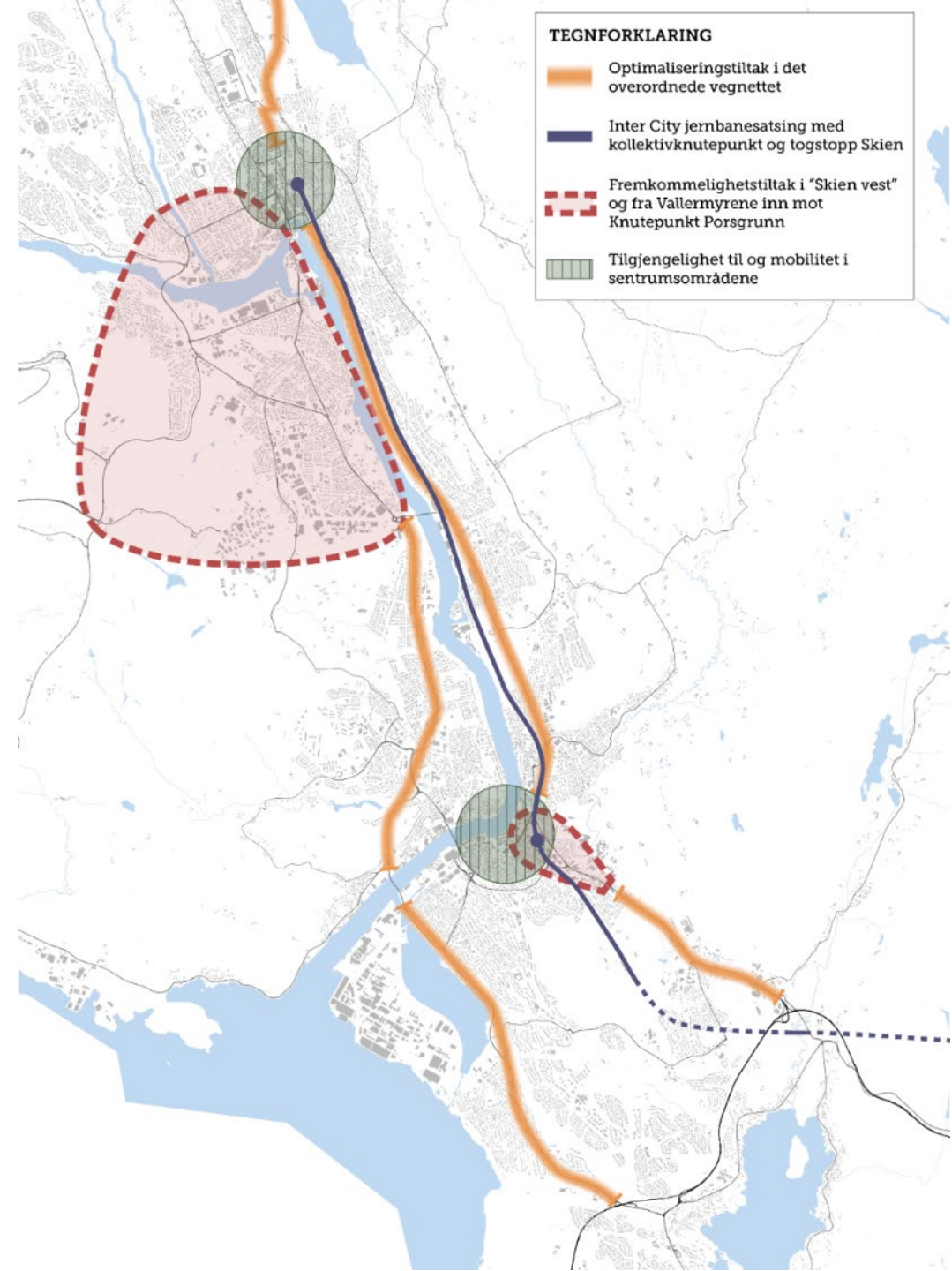
Bypakke fase 2 og byvekstavtale

- Foreløpig portefølje fase 2
- Helhetlig virkemiddelbruk – måloppnåelse
- Finansiering og bomssystem
- Videre prosess og avklaringer



Politisk bestilling juni 2023 - videre arbeid:

- Tilgjengelighet og mobilitet i sentrumsområdene
- Framkommelighetstiltak i «Skien vest»
- Framkommelighetstiltak fra Vallermyrene og inn mot Knutepunkt Porsgrunn
- Optimaliseringstiltak i det overordnede vegnettet
- InterCity jernbanesatsing med kollektivknutepunkt og togstopp Skien



Mål – hva skal vi oppnå?

Grenland skal
være et attraktivt sted
å bo med levende
bysentra og gode
transportløsninger

Nullvekstmålet:
I Grenland skal
klimagassutslipp, kø,
luftforurensning og støy
reduseres gjennom effektiv
arealbruk og ved at veksten
i persontransporten tas
med kollektivtransport,
sykling og gange

Regionen skal
være attraktiv for et
mangfoldig næringsliv
og høykompetent
arbeidskraft



Investeringsprosjekt i fase 2 følger opp bystrategien

Kategori:
Knutepunkt



Utvikle knutepunkt med mange funksjoner og transportformer

Kategori:
Sentrum (i og inn mot)



Satse på sentrum med flere arbeidsplasser, boliger, handel, opplevelser og tjenester

Gjøre det enkelt, trygt og attraktivt å gå og sykle på korte reiser i hverdagen



Videreutvikle et effektivt transportnett



Kategori:
**Nærmiljø/
trygge forbindelser**

Kategori:
**Overordnet vegnett
Øvrig vegnett**



Prosjektportefølje på 10 år: 2026-2035

Vi deler opp porteføljen i 2 deler:

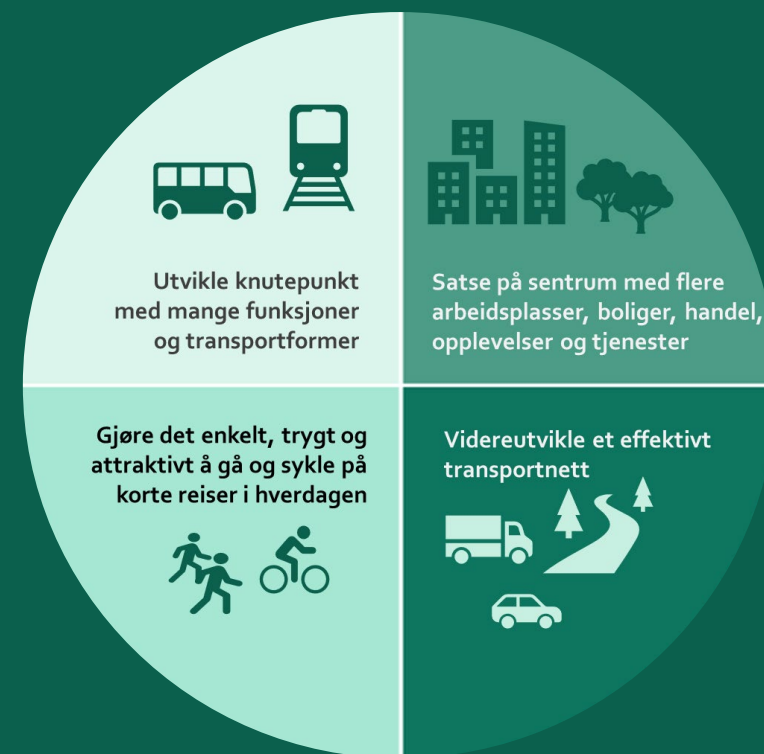
- **2026 – 2027 = 600 mill. kr** (*dersom dagens skiltet takst legges til grunn*)
- **2028 – 2035 = 2,4 mrd. kr** (*dersom dagens skiltet takst legges til grunn*)

Må ha byggeklare prosjekter de to første årene.

Må ha prioritert rekkefølge på prosjektene i porteføljen som utgangspunkt for porteføljestyring

Foreløpig portefølje

- 150 prosjekter beskrevet og kostnadsberegnet
 - Knutepunkt
 - Sentrum (i og inn mot)
 - Nærmiljø/trygge forbindelser
 - Overordnet vegnett
 - Øvrig vegnett
- Bruttoliste på 5,5 mrd.
- Jobbes med forslag til nettoliste
 - «over streken»
 - Utgangspunkt total på 3 mrd kr



Satsing på knutepunkt og sentrum er viktig framover.

Behov for en portefølje med prosjekter fra alle kategorier for å sikre måloppnåelse

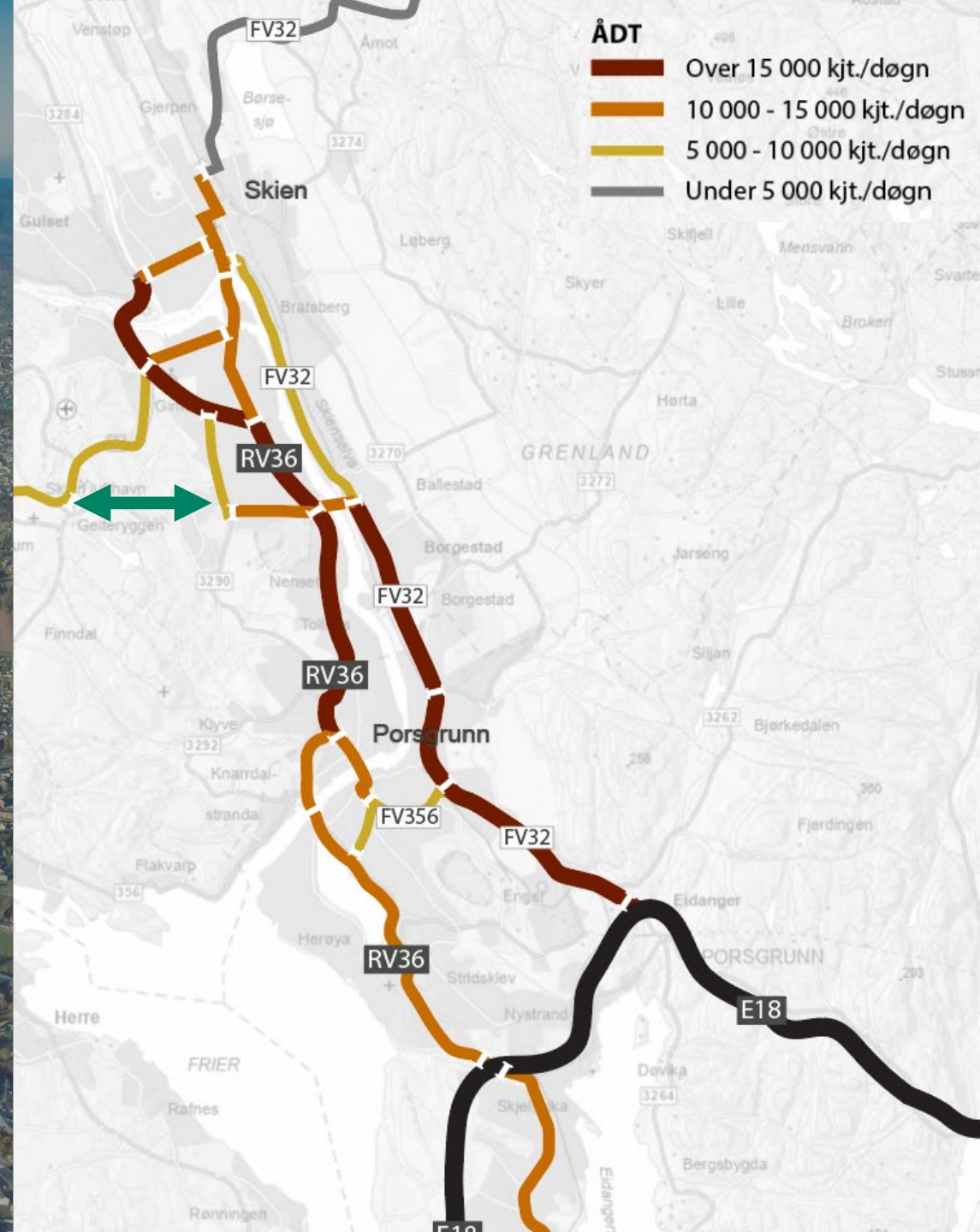
Bedre framkommelighet gjennom optimalisering

- Overføre bilreiser (der det er potensial) til:

- Buss
- Tog
- Gange
- Sykkel

- Optimalisere vegnettet

- Utbedre flaskehalser
- Prioritere hovedstrømmene, ikke sidetrafikk
- Flytte trafikk – f.eks ved standardheving Trommedalsvegen

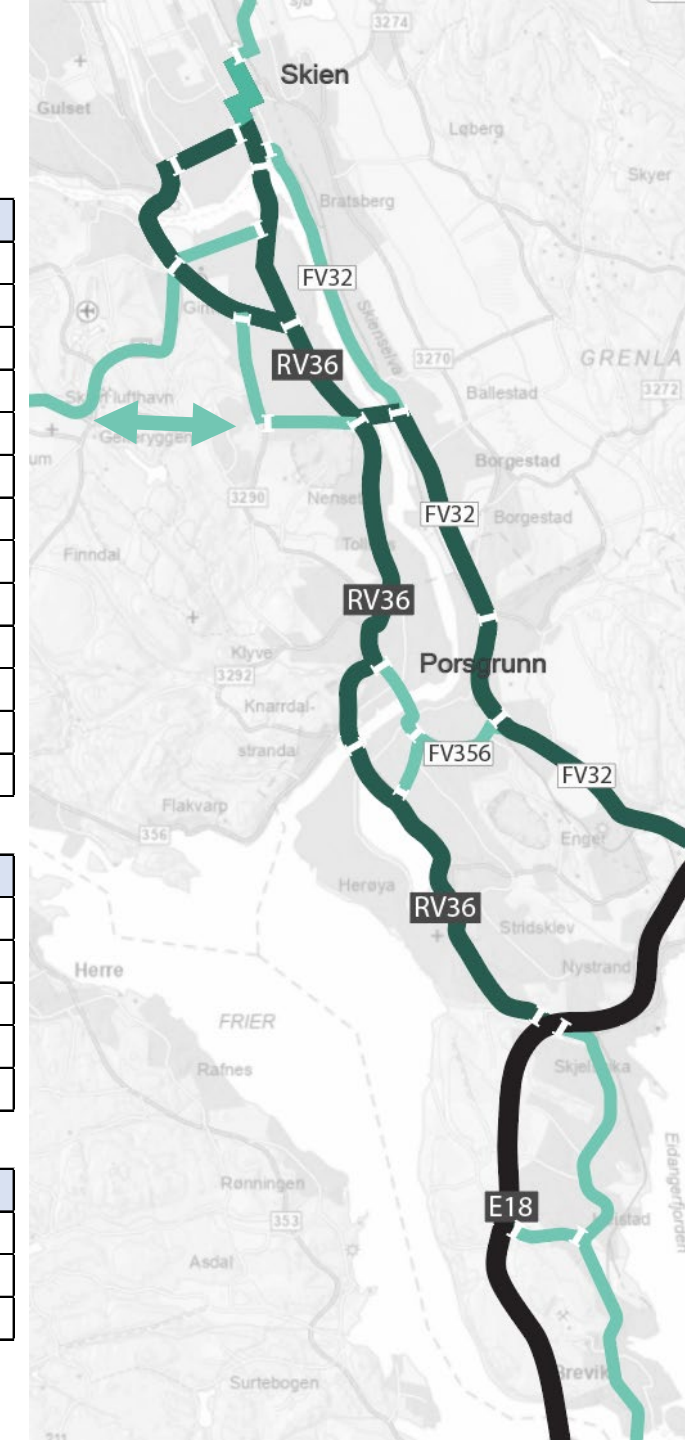


Overordnet vegnett, fylkesveg

Optimalisering av overordnet vegnett	Kommune	Vegeier
Fv.3294 Trommedalsvegen, Standardheving/ny veg	Skien	Fylkesveg
Forbindelse fra Menstadbrua - Trommedalsvegen. Ny vegforbindelse	Skien	Fylkesveg
Fv.32 Bølevegen fra Kornsiloen til Nedre Elvegata. GS- optimalisering	Skien	Fylkesveg
Fv.32 Menstadbrua - Kornsiloen, GS-tiltak og avkjørselssanering	Skien	Fylkesveg
Fv. 32 Rundkjøring Menstadbrua øst, Nye busslommer, optimalisering av kryss	Skien	Fylkesveg
Fv. 3290 Bjørntvedtvegen/Hulkavegen (Rødmyrvegen - Klyveåsen) Fortau + evt kryssombygging v/kryss med Rødmyrvegen	Skien	Fylkesveg
Fv. 357 Myren (Hesselbergsgate - Elstrømbua) Veg, buss, gange og sykkeltiltak, overordnet vegnett og internt i området	Skien	Fylkesveg
Fv. 59 Ulefossvegen øst. Kollektivprioritering og sykkel	Skien	Fylkesveg
Fv. 32 Møllebrua/rådhusrundkjøringen	Skien	Fylkesveg
Fv.32 Sandviksvegen/ Nedre Skottlandsveg fra Nedre Elvegata til Rådhusplassen, GS, bussholdeplasser	Skien	Fylkesveg
Fv 32 Gunnar Knudsensveg gjennom Borgestad sentrum. Avkjørselsanering, GS-tiltak	Skien	Fylkesveg
Fv. 3290 Bjørntvedtvegen, Rødmyrvegen - Bedriftsvegen	Skien	Fylkesveg
Områdeutvikling sykehuset Telemark -Klosteskogen	Skien	Fylkesveg

Optimalisering av overordnet vegnett	Kommune	Vegeier
Fv. 32 Storgata fra Hammerkrysset til Augestadvegen, GS veg breddeutvidelse	Porsgrunn	Fylkesveg
Fv. 354 Heistad-Skjelsvik, GS-veg -Breddeutvide ,separere gående og syklende	Porsgrunn	Fylkesveg
Fv.32 Engerkrysset, GS-undergang og tilfartskontroll i rush	Porsgrunn	Fylkesveg
Fv.32 Fra Jernbanegata til Augestadvegen, Optimalisering av kryss/ rundkjøringer/ tilfartskontroll	Porsgrunn	Fylkesveg
Fv.32 Kjølnes ring - Jernbanegata, bussprioritering	Porsgrunn	Fylkesveg

Optimalisering av overordnet vegnett	Kommune	Vegeier
Fv. 32 Heivannsvegen (Torsholt-Holtesletta), ny veg	Siljan	Fylkesveg
FV32 Heivannsveien, Siljanvegen (Heivannsåsen-Åmot), GS veg	Siljan	Fylkesveg
Fv. 32 Holtesletta/Torsholt, mindre tiltak, Veiutbedring, GS	Siljan	Fylkesveg



Overordnet vegnett, riksveg og kommunal veg

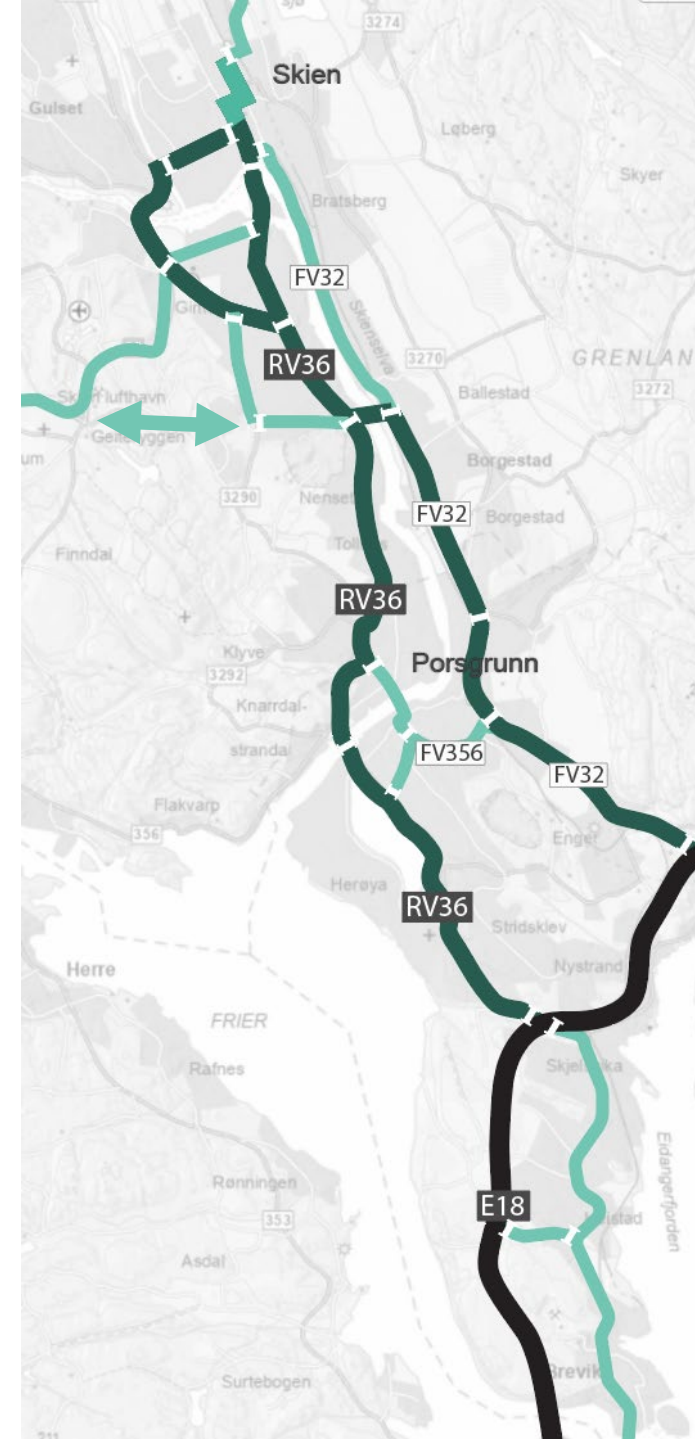
Riksveg

Optimalisering av overordnet vegnett	Kommune	Vegeier
Rv. 36 Tollnes syd, fra Kiwi Tollnes til Tollmoen. Fortau	Skien	Riksveg
Rv.36 Leiremoen- Tufte. Fortau, østsiden av Rv.36	Skien	Riksveg
Rv.36 Lensmannsdalen - Østre Buktenveg, Fortau, østsiden av Rv.36	Skien	Riksveg
Rv. 36 Stadionvegen - Tuftekrysset framkommelighetstiltak. Tiltak for gange, sykkel og næringstrafikk	Skien	Riksveg
Rv.36 Stadionvegen - Tuftekrysset. Langsiktig løsning/ byvekstavtale. Skille gående og syklende	Skien	Riksveg
Rv. 354 Trosvikvegen bru, Ny GS-bru	Porsgrunn	Riksveg
Rv.36 Herøyakrysset - Kulltangsunndbrua	Porsgrunn	Riksveg

Kommunal veg

Optimalisering av overordnet vegnett	Kommune	Vegeier
Skippergata - forlengelse av Raschebakken-prosjektet, Overvannshåndtering inkl flomveg, oppstramming, fortau etc	Porsgrunn	KvP
Kjørbekkdalen, optimalisering	Skien	KvS

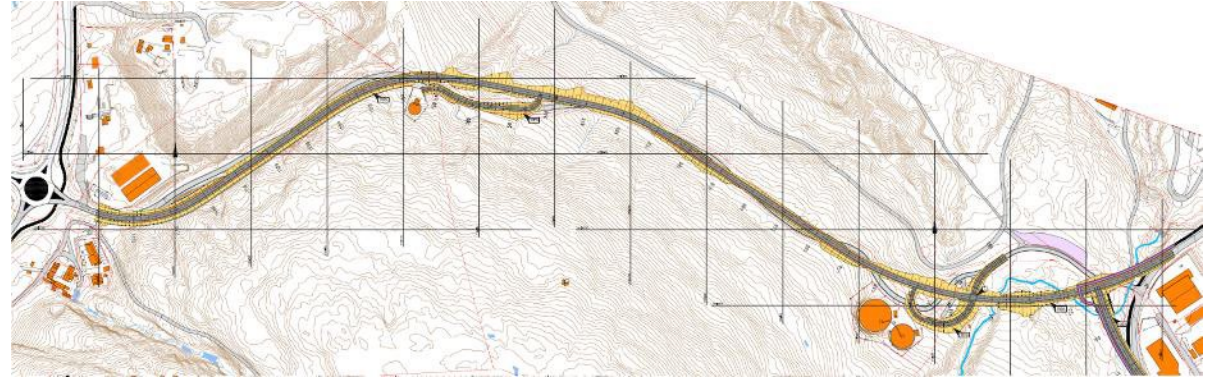
Det er definert flere tiltak enn det er midler til i fase 2.
Bruttoliste på overordnet vegnet er totalt 2,4 mrd kroner
Tiltak på de ulike strekningene må nå prioriteres



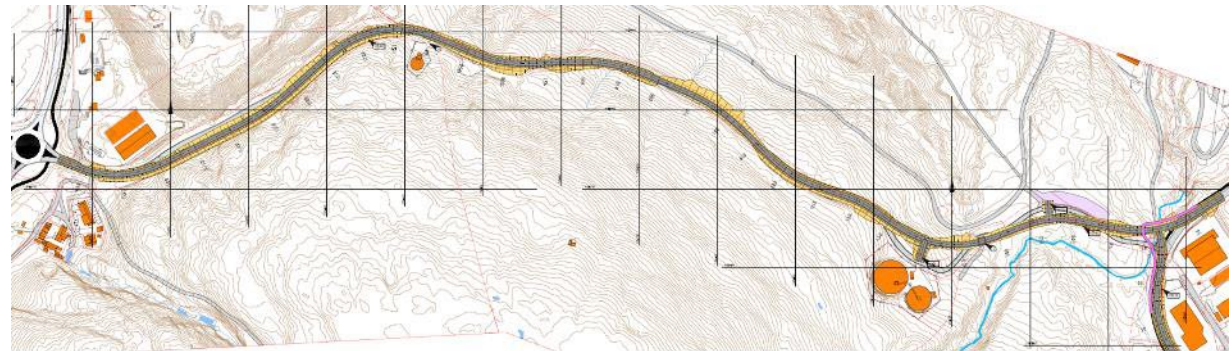
Standardheving fv. 3294 Trommedalsvegen

Alternativer og kostnadsestimat

- 80 km/t: 120-170 mill kr



- 60 km/t: 100-140 mill kr



Må reguleres

Trafikale effekter ved standardheving Trommedalsvegen

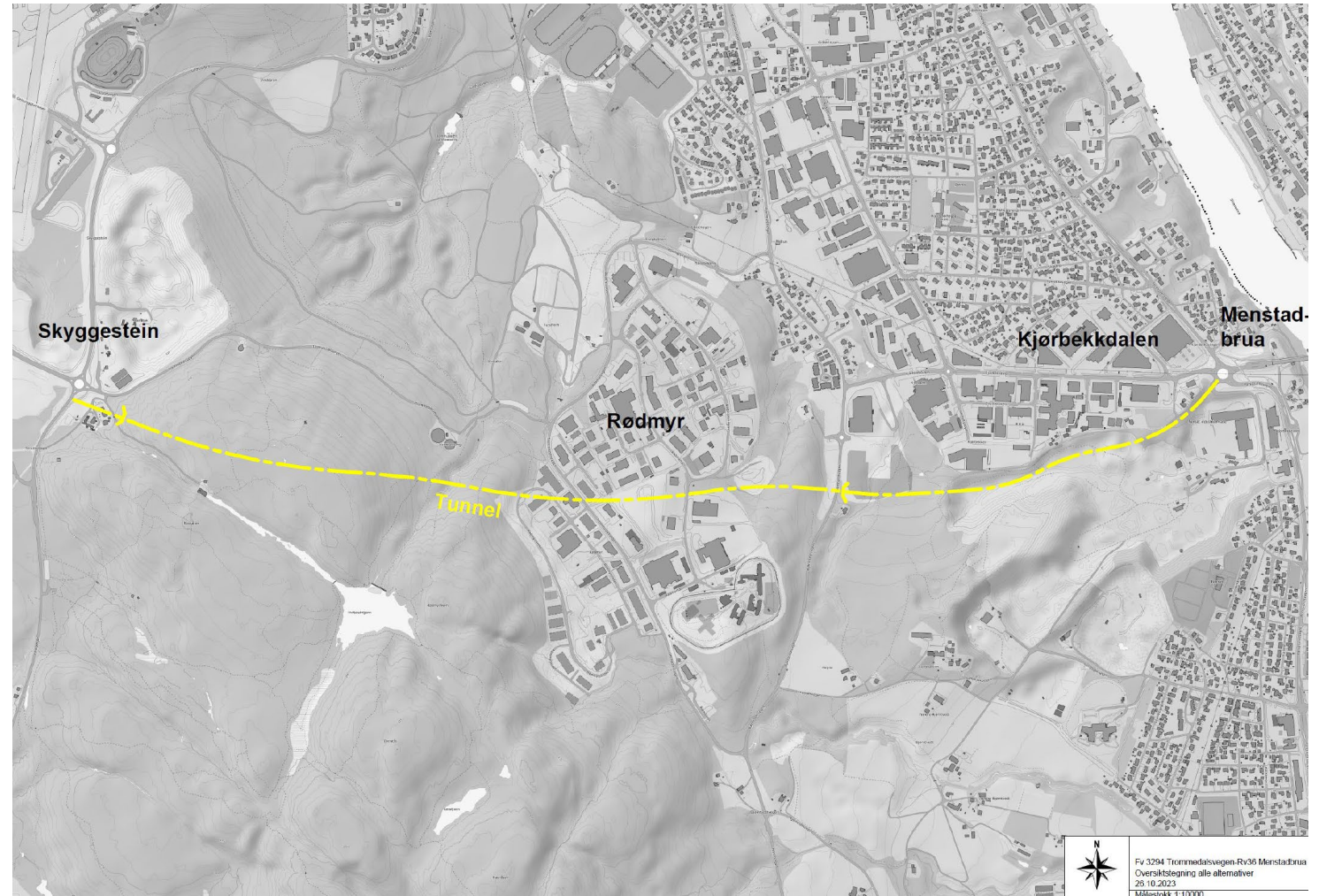
- Trafikale effekter i ettermiddagsrush (60 km/t)
 - 15% økt trafikk (+ 1200/1500 ÅDT) på ny Trommedalsveg – spesielt lange kjøretøy
 - 5% reduksjon Telemarksvegen ved Moflata
 - 10% økt trafikk på Hulkavegen (fordelt korte og lange kjøretøy)
- Må vurdere avbøtende tiltak Hulkavegen
- Full effekt av standardheving Trommedalsvegen krever en forbedret kobling til Menstadbrua



Kobling Trommedalsvegen – Menstadbrua

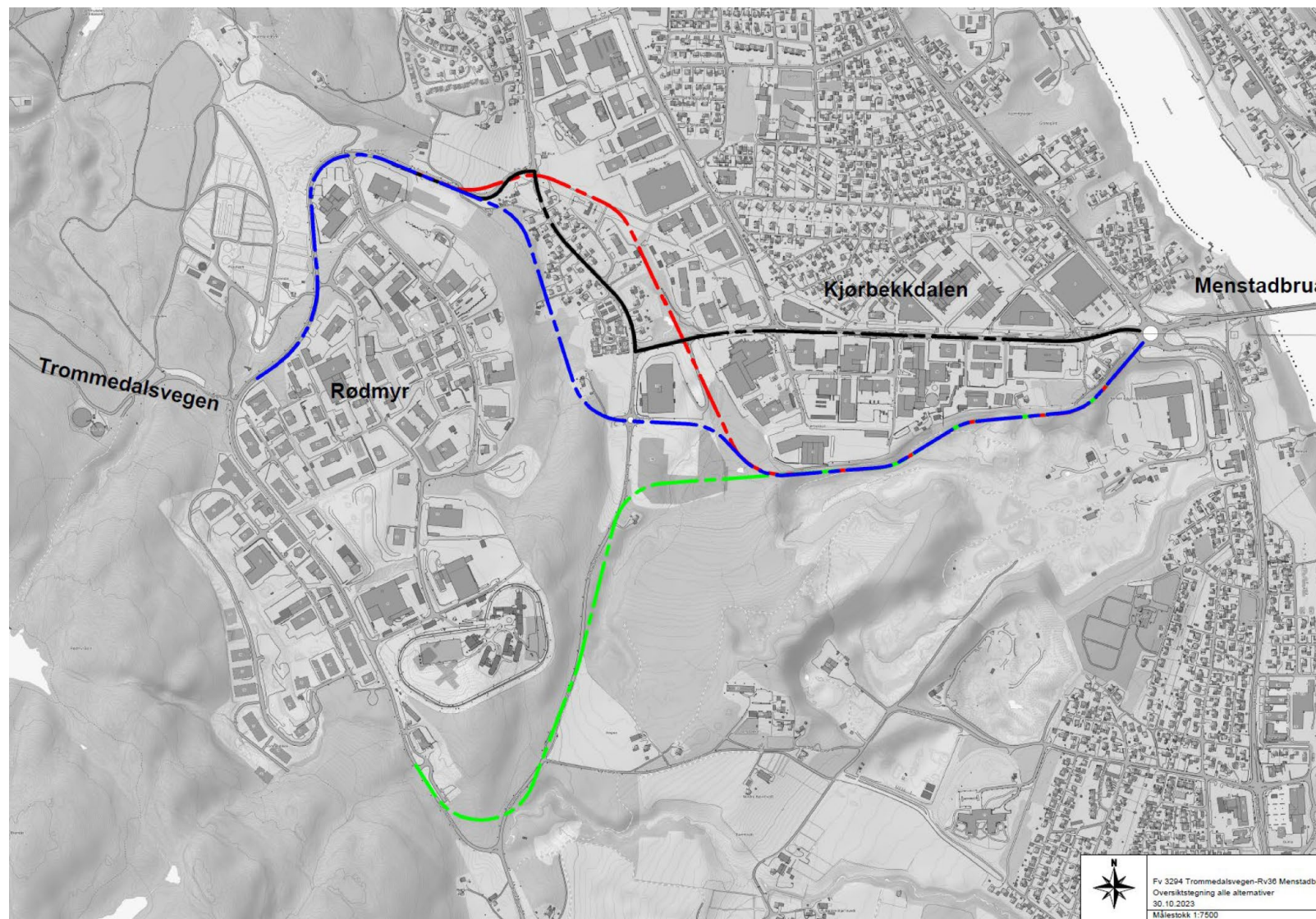
Statens vegvesens tidligere veglinje/
ny riksvegtrase:

- 2,2 km tunnel
- Kostbar
- Ikke behov for ny Trommedalsveg
- Ingen gevinst for Rødmyrområdet



Kobling Trommedalsvegen – Menstadbrua

Mulige traséer



Kobling Trommedalsvegen – Menstadbrua

- **Kostnadsestimat av eksempellinje**

blå linje: 400-500 mill. kr.

Nødvendig med et estimat i Prop. S

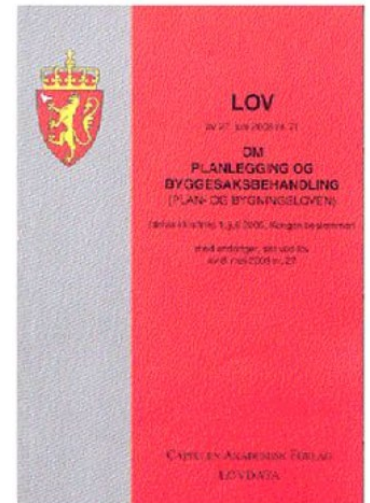
- **Videre prosess:**

2023/24 – forstudie

2025/26 – oppstart av kommunedelplanprosess (alternative linjer)

2027/28 – evt oppstart reguleringsplanprosess

2030/31 – evt prosjektering og helt/delvis bygging av nye vegforbindelse



Eksempel: Fv.32 Kjølnes ring – Jernbanegata

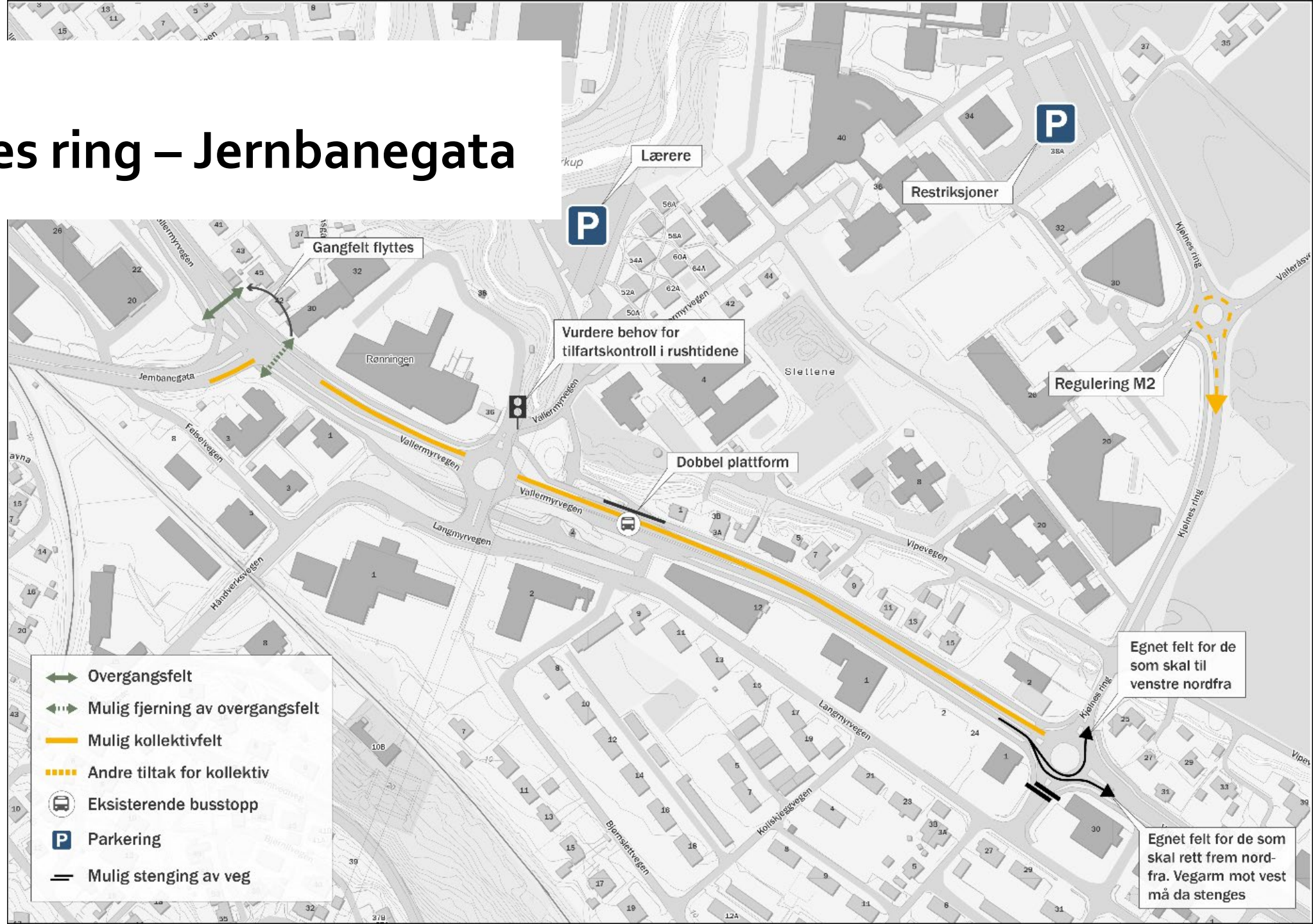
Tiltak for alle
trafikantergrupper

Gange

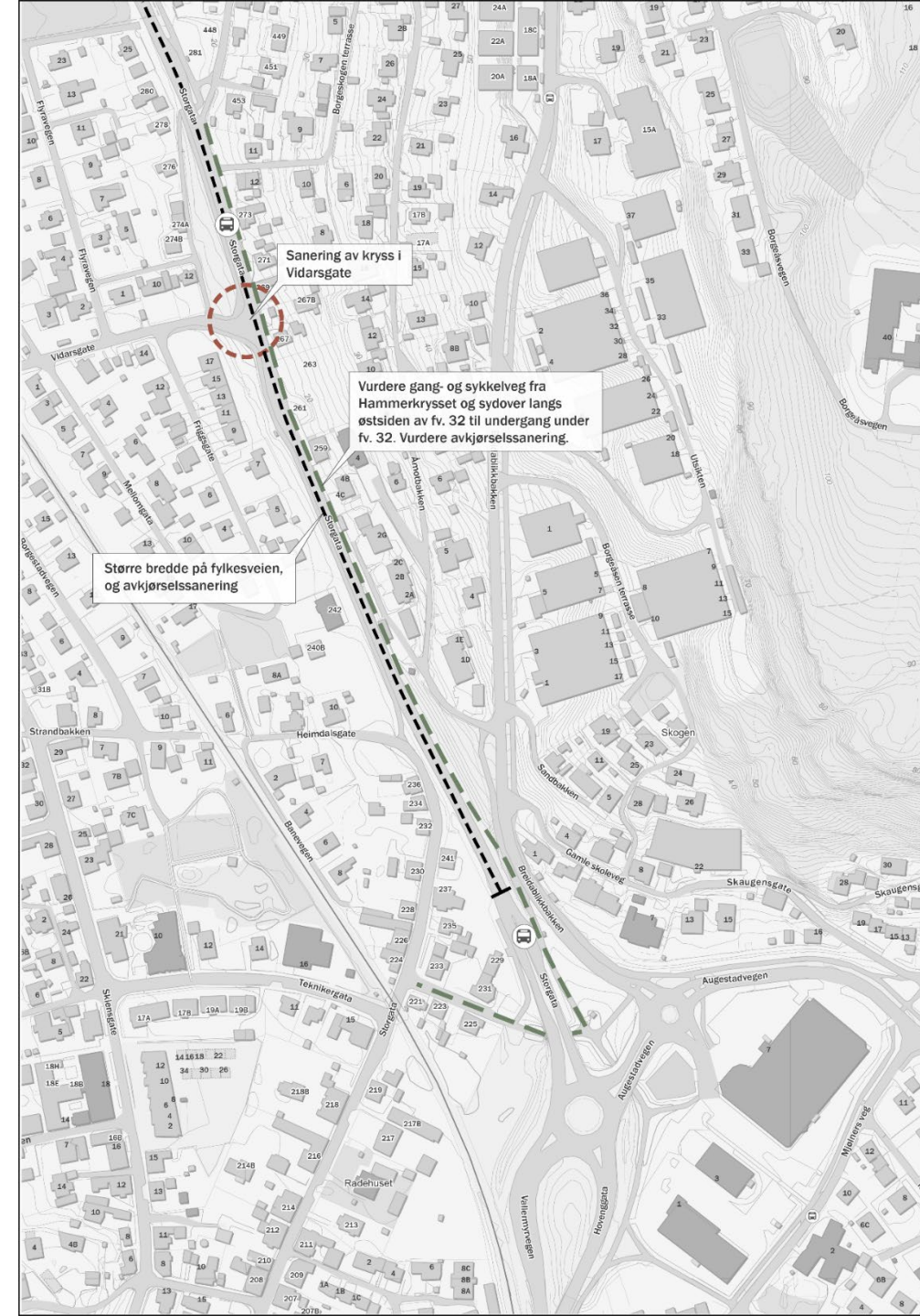
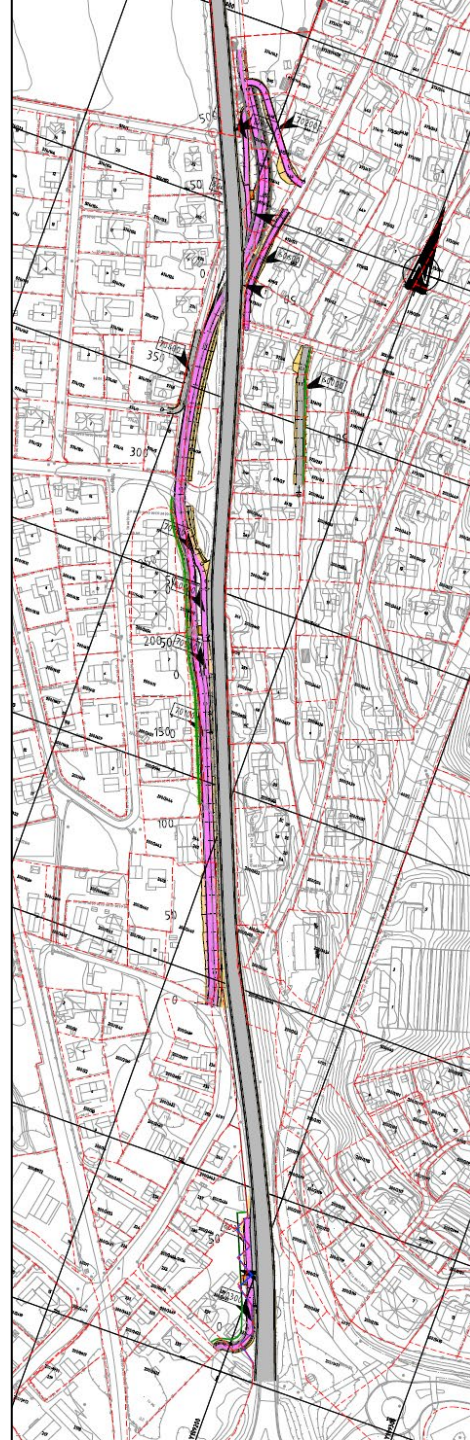
Sykkel

Kollektiv

Næringstransport



Eksempel: Fv. 32 Storgata fra Hammerkrysset til Augestadvegen



Eksempel: Fv. 356 Raschebakken (kryssutbedring) - Skippergata - Frednesøya

- Ombygging av krysset (siste trinn av "grønn lenke")

Skal styre trafikk bort fra Franklintorget og Porsgrunnsbrua.

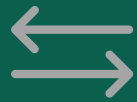
Denne delen av prosjektet er ferdig regulert og planlagt.

- **Skippergata-Frednesøya:**
Oppstramming av gategeometri, sanere og rydde i avkjørsler, etablere tosidig fortau der det mangler.
Grønne rabatter med gatetrær.
Rundkjøring senkes for å lede flomveg ut mot elva.



Samlepotter i porteføljen

For tiltak som ikke er definert i egne prosjekt. Viktig å sikre handlingsrom i porteføljen



Tiltak for å bedre fremkommeligheten for næringstransporten

Fjerne flaskehals, overføre bilreiser til GS/koll, separering av ulike typer trafikk, prioritering av hovedstrømmer foran sidevegstrafikk, flytte trafikkstrømmer f eks Trommedalsvegen



Tiltak for å bedre fremkommeligheten for buss

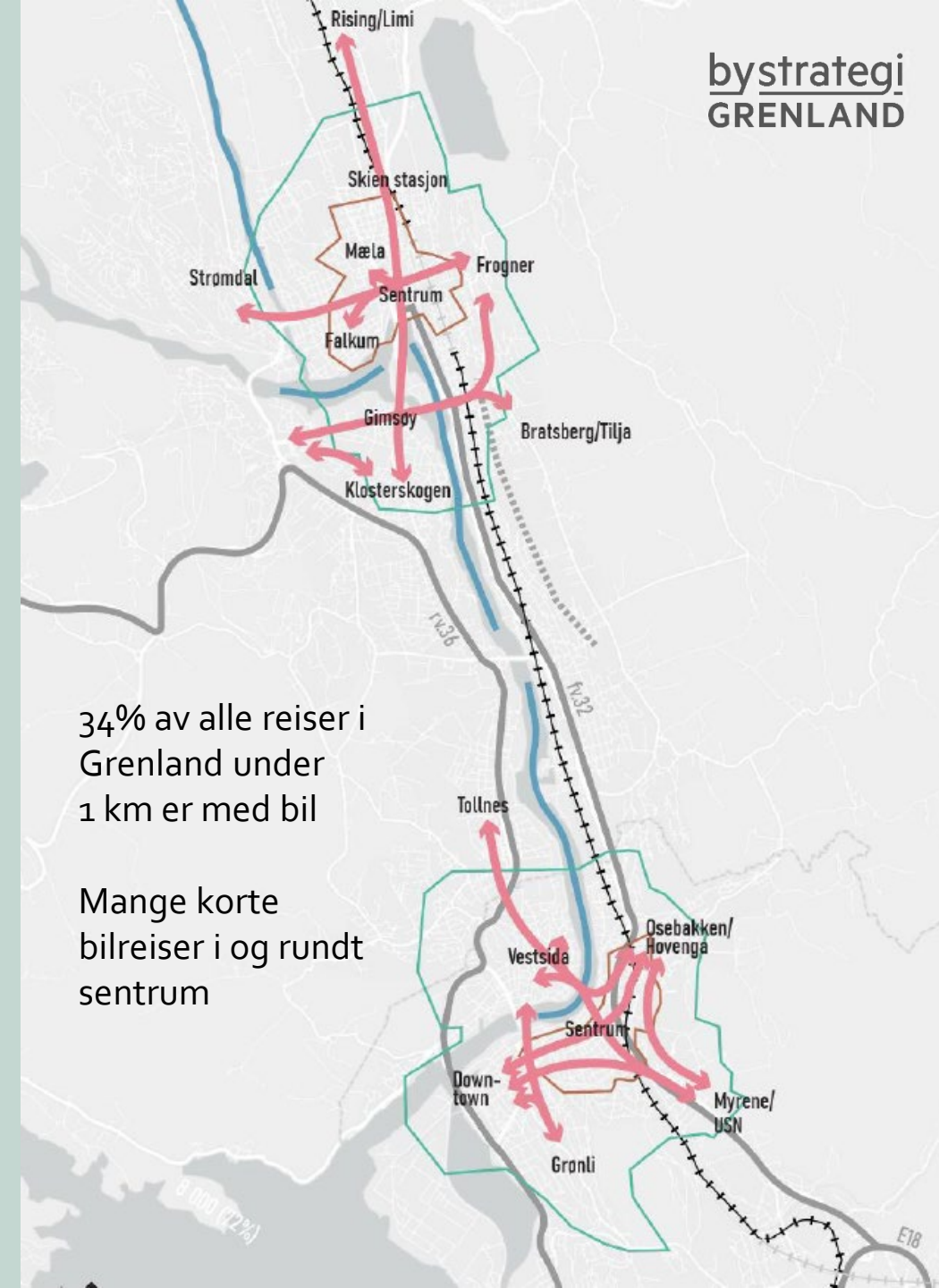
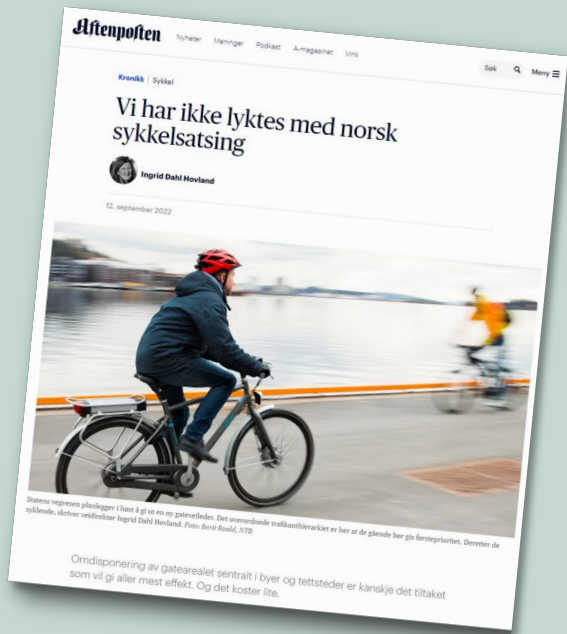
Fartsregulerende tiltak, holdeplasstiltak, tiltak i busstrasé («tidstyver» i bussens kjørevei), signalprioritering i lyskryss, bussmateriell og billettering



Tiltak for å gjøre det enkelt, trygt og attraktivt å gå og sykle

Attraktive forbindelser for gående og syklende i områder med potensial for flere gå- og sykkelreiser (dvs i og rundt by- og lokalsentre), med universell utforming, gode rammer for byliv og gang- og sykkelvennlighet, møteplasser og styrket blågrønn struktur

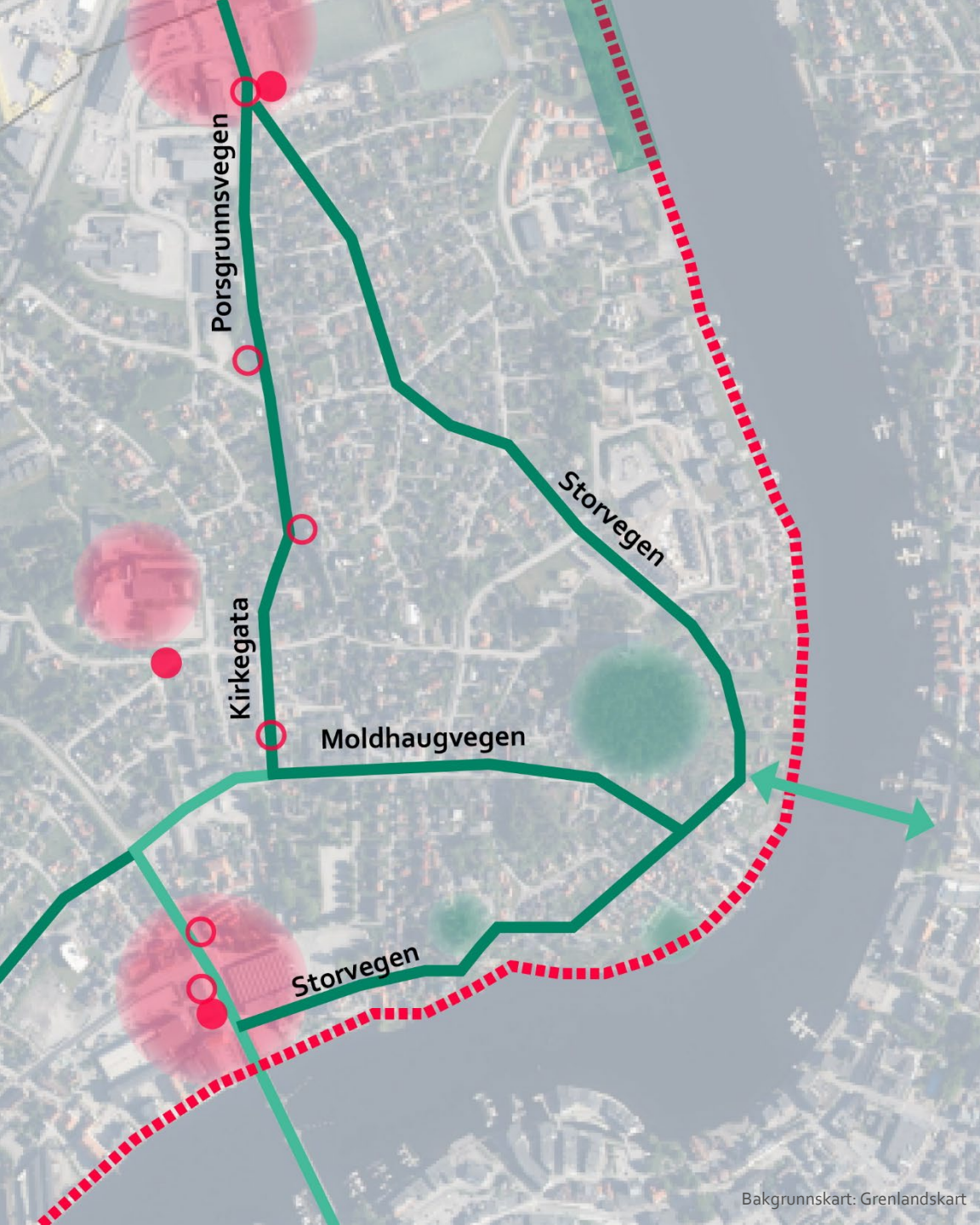
Vi må gjøre det enkelt, trygt og attraktivt å gå og sykle på korte reiser i hverdagen



«Omdisponering av gatearealet sentralt i byer og tettsteder er kanskje det tiltaket som vil gi aller mest effekt. Og det koster lite.»
Vegdirektør Ingrid Dahl Hovland

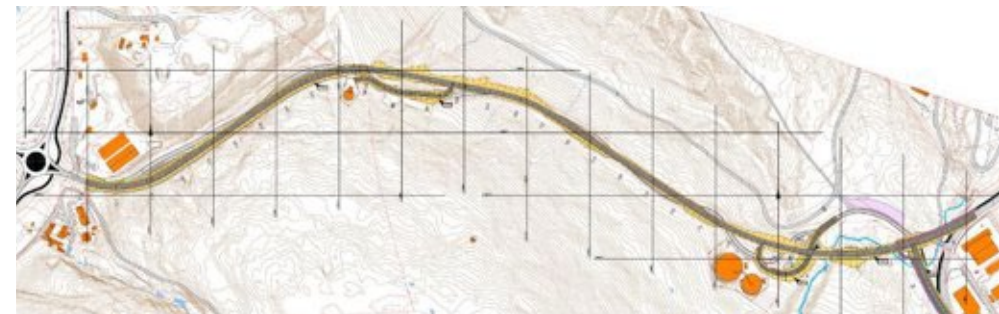
Konsept: Gang- og sykkelvennlige gater

- Aktuelt i områder med mange korte bilreiser, dvs i gater i og rundt bysentrum og lokalsentre
- Har en **utforming** som gir ønsket fartsnivå og prioriterer gang- og sykkelreiser
- **Økt kvalitet** for de som ferdes og gata som møteplass



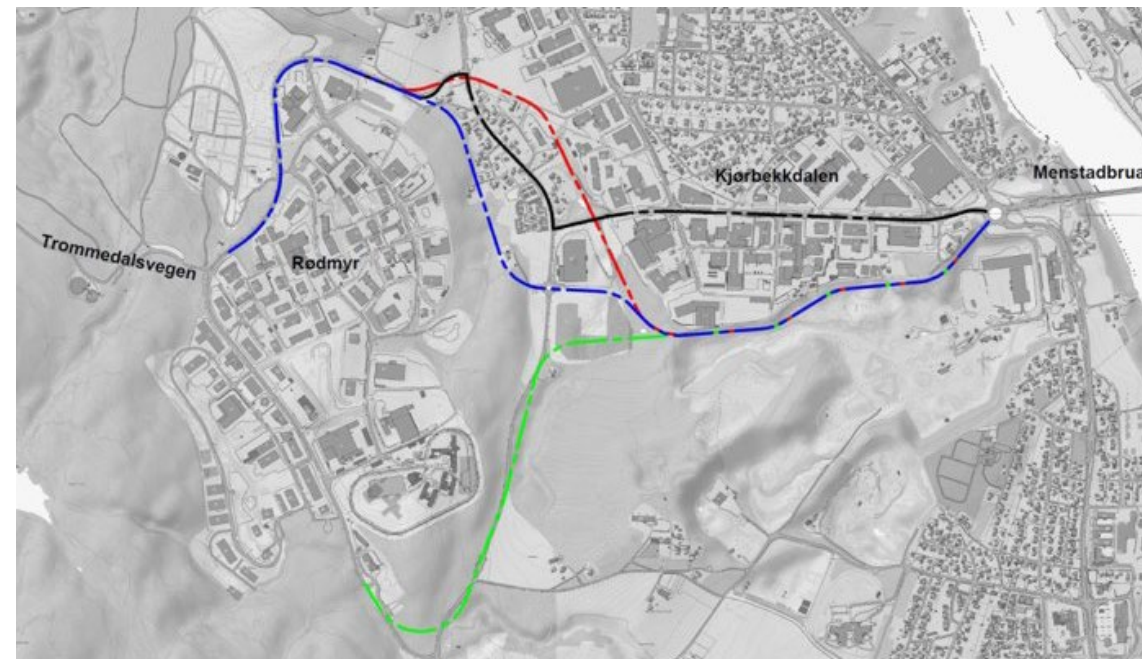
To første år i Skien – gjennomføring 2026/27

- Knutepunkt: **Torggata, Telemarksgata og rådhusplassen**
Kverndalen 2
- Sentrum: **Lundegata sør/Hesselbergs gate**
- Nærmiljø/trygge forbindelser: **Eilert Sundts gate**
- Overordnet vegnett: **Trommedalsvegen**
- Øvrig vegnett: **Hoppestadvegen**



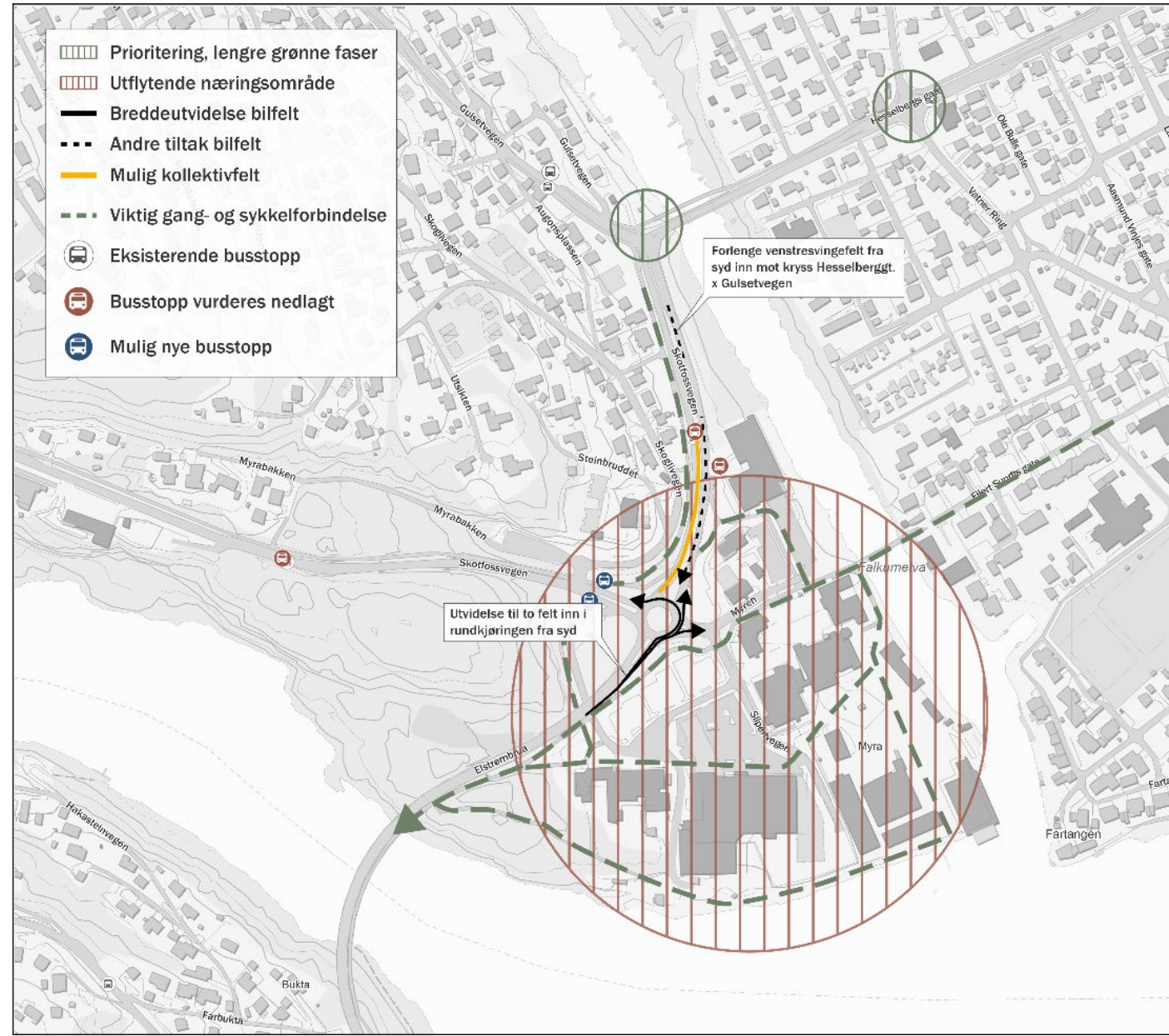
Planlegging i 2026/27

- Rødmyr – Menstadbrua
- Rv. 36 Tollnes sør
- Trafikkavvikling
rådhusrundkjøringen/Møllebrua



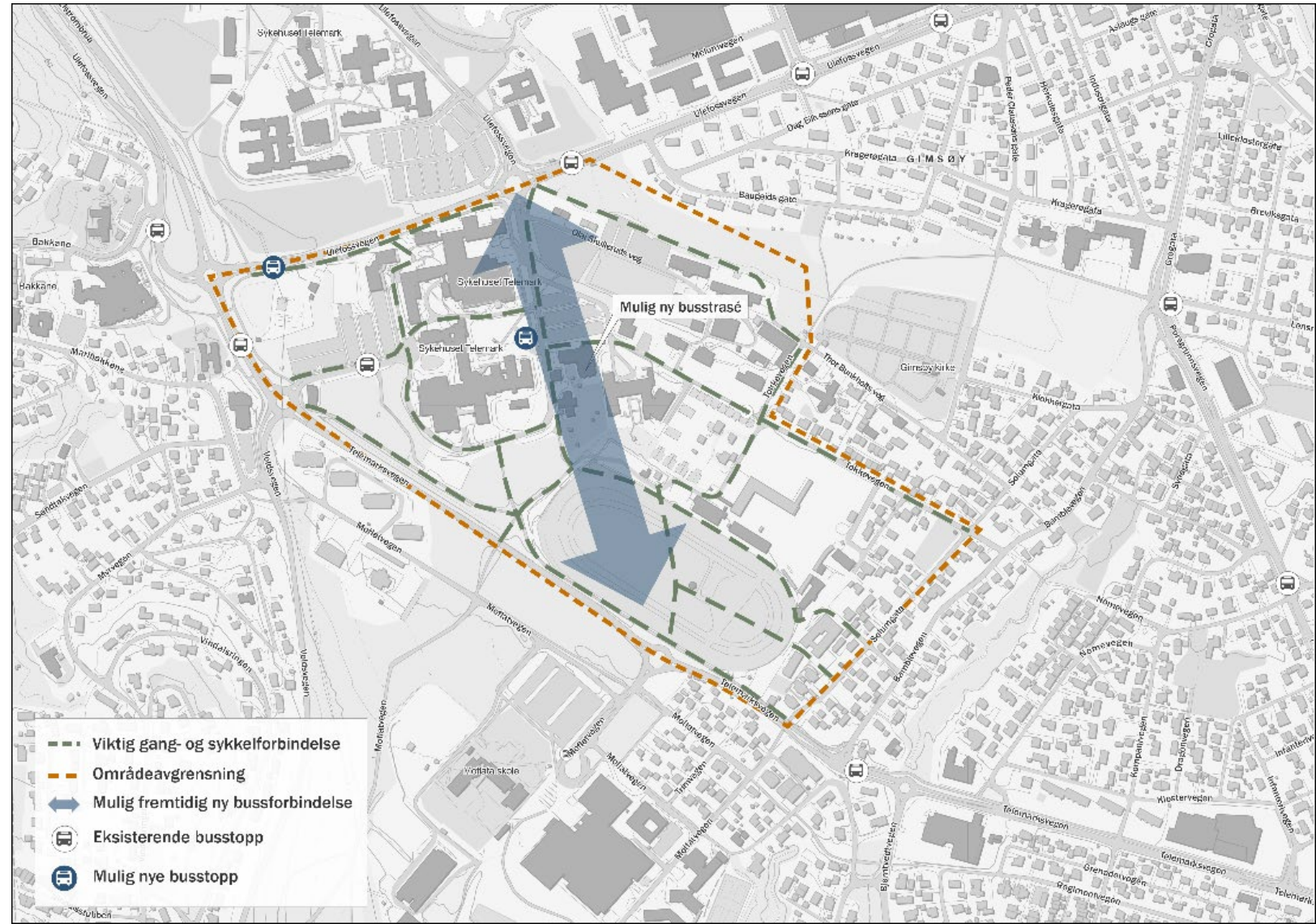
Andre eksempler prosjekter Skien

- Trafikkavvikling
Møllebrua/Rådhusrundkjøringen
(gjennomføring)
- Nedre Hjellegate
- Turveg langs elva
- Fv. 357 Myren
(Hesselbergs gate - Elstrømbrua)



Andre eksempler prosjekter Skien

- Fv.59 Ulefossvegen Øst
- Fv. 3300 Elsetvegen – Rambergvegen
- Flere gang- og sykkelvennlige gater
- Flere snarveger
- Områdeutvikling Sykehuset Telemark – Klosterskogen



2 første år i Porsgrunn – foreløpig utvalg

Prosjekter til gjennomføring i 2026/2027

- Sentrum: Ferjegata og Storgata midtbyen
- Nærmiljø/
trygge forbindelser: Gang- og sykkelvennlige gater i Hovenga
Fortau Lundedalen/Industrivegen
- Øvrig vegnett: Bergsbygdavegen, Døvika-Vissevåg
- Overordnet vegnett: Fv. 356 Raschebakken – Skippergata/Frednesøya (siste trinn av "grønn lenke")
Rv. 356 Ørvik bru (utbedring av GS-bru)

Planlegging i 2026/2027 for gjennomføring senere

- Rv. 36 Skjelsvik – Herøya
- Rv. 36 Kulltangen
- Fv. 3262 Bjørkedalsvegen

Knutepunkt Porsgrunn

Utbygging på knutepunktet legger til rette for:

- En samlokalisering av mange kunnskapsintensive virksomheter kan gi klyngevirkning og generere nye bedrifter og arbeidsplasser.
- Å styrke togets og bussens rolle i Grenland

Riktig utvikling av området vil bidra sterkt til måloppnåelse i Grenland.

For å få i gang utviklingen i området bør det offentlige bidra i spleiselaget med infrastrukturinvesteringer i form av gater, veger og god kvalitet i byrom med trær og parkdrag.

- Vi foreslår ulike prosjekter med en ramme på rundt 250 mill. kroner, hvor oppgradering av Kammerherreløkka og tilstøtende områder er først ut.



By møter vann i Porsgrunn

- Strandpromenaden i sentrum
– Østre brygge opp til Reynoldsparken
- Turveg langs elva
 - Vessia (Knarrdalsstrand – Skien grense)
 - Fredneshalvøya
- Brevik
 - Strømtangvegen - Langbrygga
 - Storgata utenfor Brevik kulturhus



Andre eksempler på prosjekter i Porsgrunn

- Rv. 356 Trosvikvegen bru – trygg løsning for myke trafikanter
- Gang- og sykkelvennlige gater på Herøya, Heistad og Vessia
- Rv.354 Breviksvegen gjennom Heistad lokalsenter
- Fv. 32 Hammerkrysset
- Fv. 32 innfart Vallermyrene

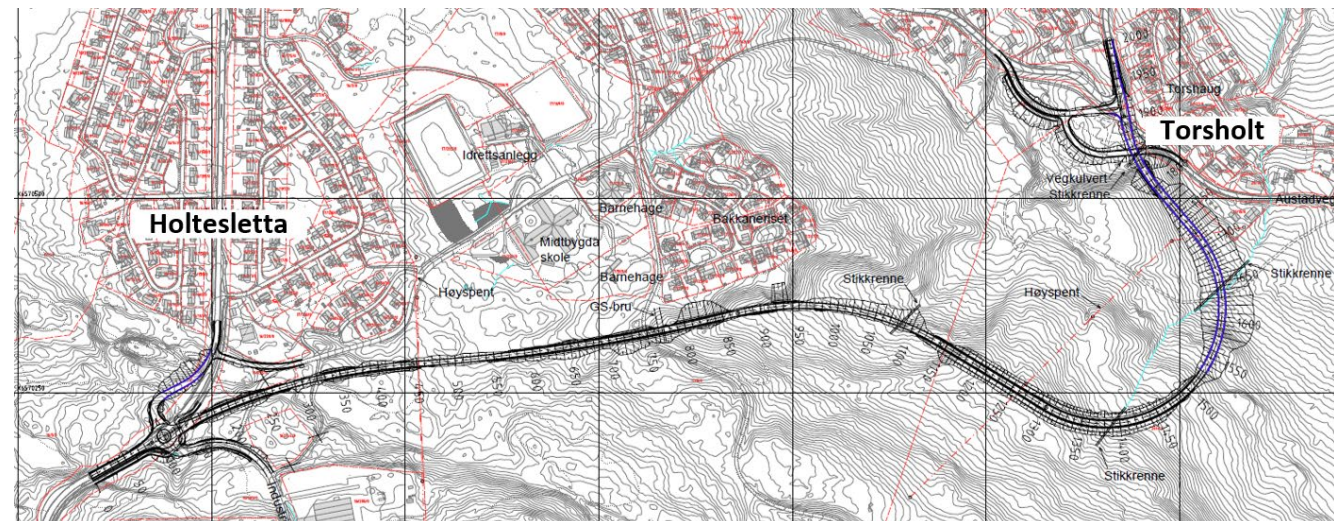


Mulige prosjekter i Siljan

- Fv. 32 Heivannsvegen (Sagdalsringen - Langmyrvegen)
- FV32 Heivannsveien, Siljanvegen (Heivannsåsen-Åmot) Gang- og sykkelveg
- Fv. 32 Holtesletta/Torsholt, mindre tiltak, vegutbedring og gang-og sykketiltak
- Siljan sentrum – turveg
- Kommunesenter i Siljan – Møllekrysset, kryssutforming og tiltak myke trafikanter
- Øverbølia, trygg skoleveg/ turveg

Fv. 32 Heivannsvegen (Torsholt-Holtesletta), omkjøringsveg

- Kostnadsberegnet til 310 mill.
- Ny bom i Siljan delfinansiere prosjektet
- Alternative finansieringsmåter:
 - Del av Bypakke Grenland?
 - Strekningsvis bompengefinansiering?
 - På bruttoliste som en opsjon for framtiden?
- Prosess for avklaring?

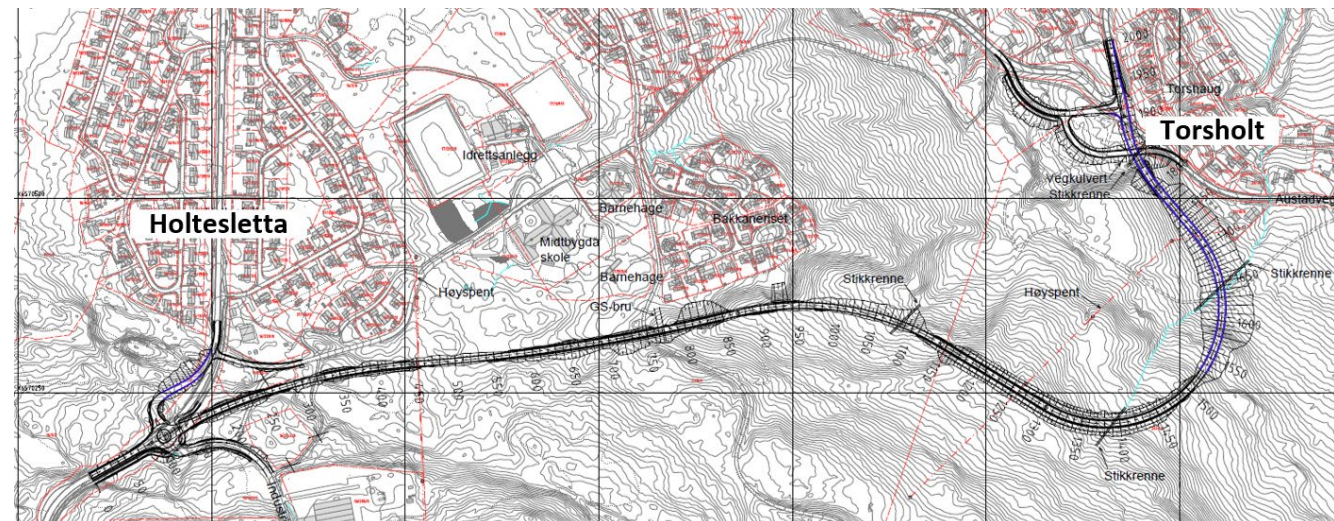


Mulige prosjekter i Siljan

- Fv. 32 Heivannsvegen (Sagdalsringen - Langmyrvegen)
- FV32 Heivannsveien, Siljanvegen (Heivannsåsen-Åmot) Gang- og sykkelveg
- Fv. 32 Holtesletta/Torsholt, mindre tiltak, vegutbedring og gang-og sykketiltak
- Siljan sentrum – turveg
- Kommunesenter i Siljan – Møllekrysset, kryssutforming og tiltak myke trafikanter
- Øverbølia, trygg skoleveg/ turveg

Fv. 32 Heivannsvegen (Torsholt-Holtesletta), omkjøringsveg

- Kostnadsberegnet til 310 mill.
- Ny bom i Siljan delfinansiere prosjektet
- Alternative finansieringsmåter:
 - Del av Bypakke Grenland?
 - Strekningsvis bompengefinansiering?
 - På bruttoliste som en opsjon for framtiden?
- Prosess for avklaring?

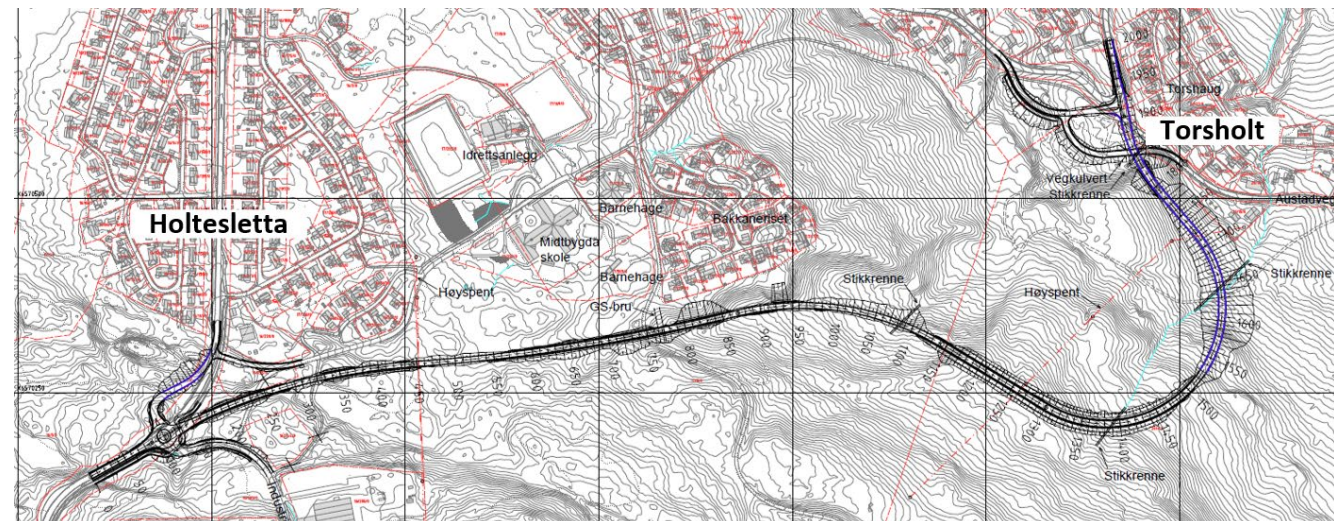


Mulige prosjekter i Siljan

- Fv. 32 Heivannsvegen (Sagdalsringen - Langmyrvegen)
- FV32 Heivannsveien, Siljanvegen (Heivannsåsen-Åmot) Gang- og sykkelveg
- Fv. 32 Holtesletta/Torsholt, mindre tiltak, vegutbedring og gang-og sykketiltak
- Siljan sentrum – turveg
- Kommunesenter i Siljan – Møllekrysset, kryssutforming og tiltak myke trafikanter
- Øverbølia, trygg skoleveg/ turveg

Fv. 32 Heivannsvegen (Torsholt-Holtesletta), omkjøringsveg

- Kostnadsberegnet til 310 mill.
- Ny bom i Siljan delfinansiere prosjektet
- Alternative finansieringsmåter:
 - Del av Bypakke Grenland?
 - Strekningsvis bompengefinansiering?
 - På bruttoliste som en opsjon for framtiden?
- Prosess for avklaring?

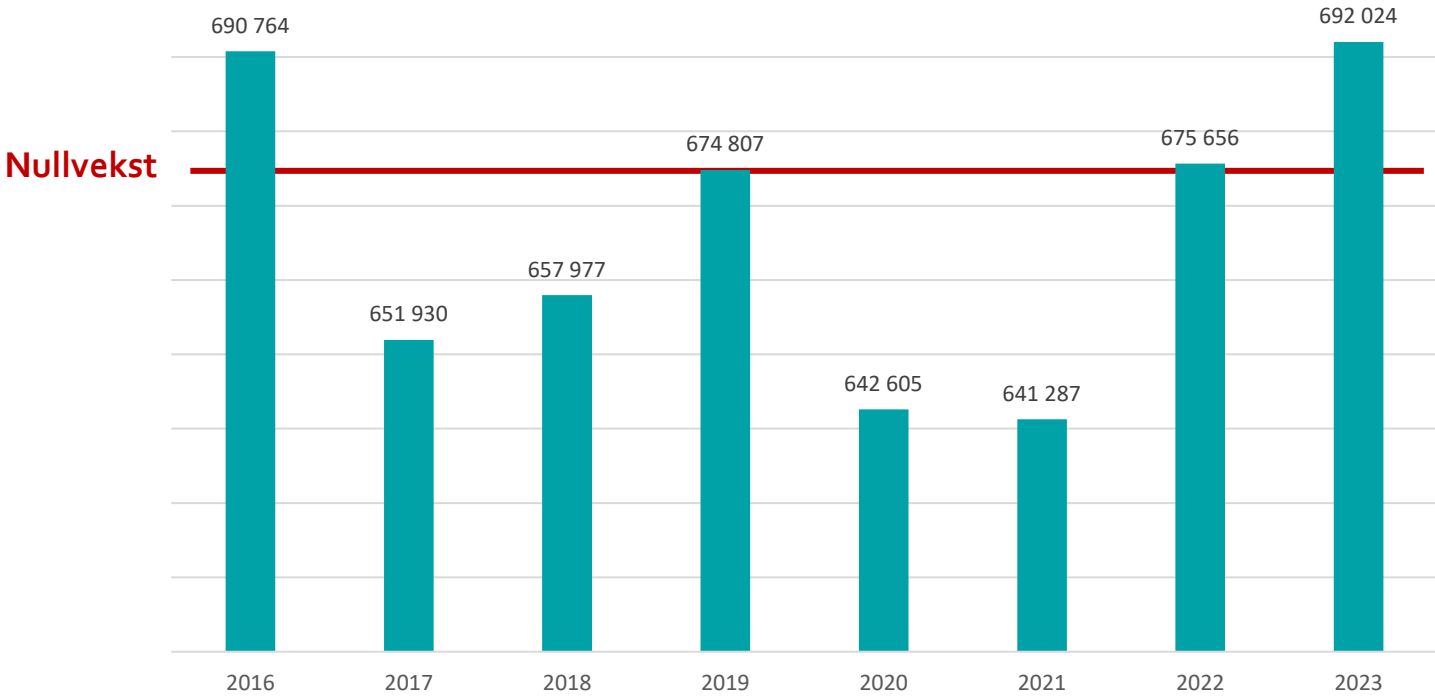


Nullvekstmålet og virkemidler

Nullvekstmålet og trafikkutvikling

Så langt i 2023 (tom. Sept.)

«Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange»



Nullvekst er et krav for å få statlige avtalemidler

Byvekstavtale

Areal, transport og
byutvikling
Tog og knutepunkt

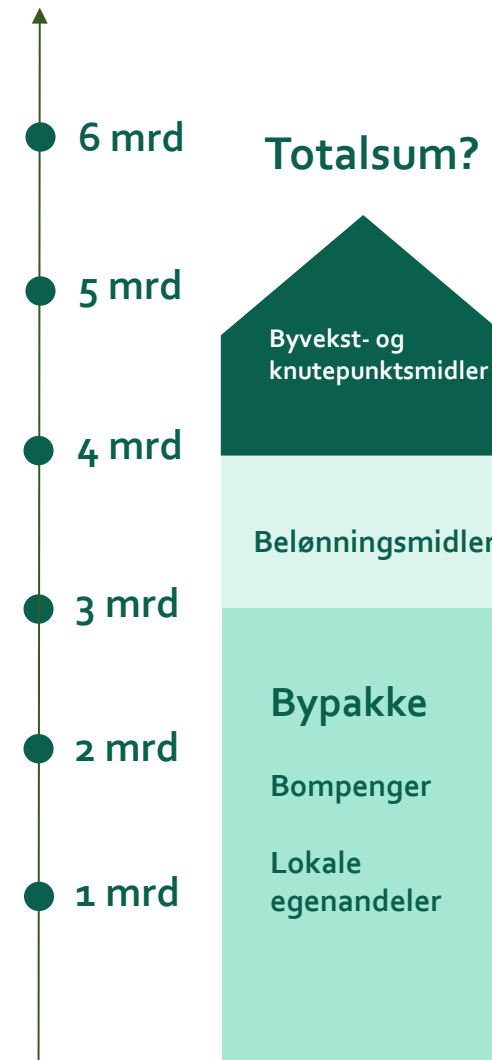


Bypakke

Portefølje med
investeringsprosjekt
Fase 2

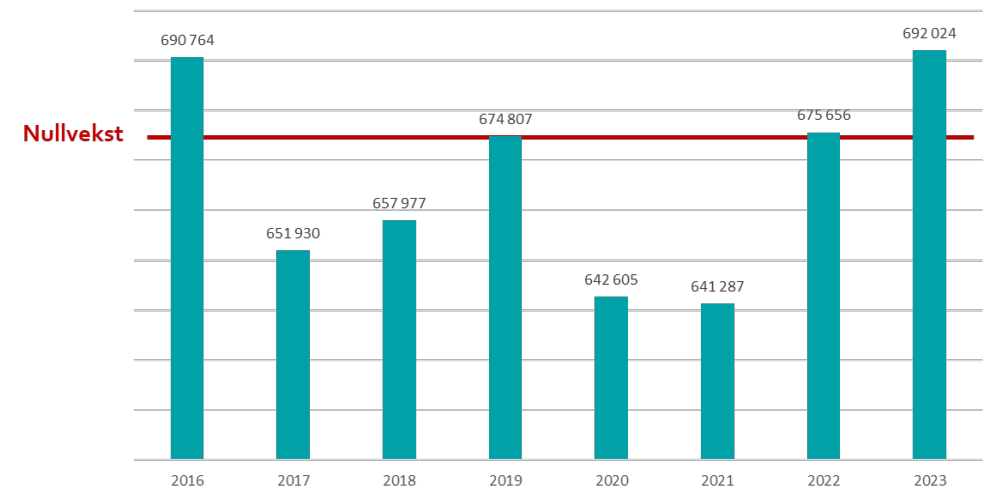


Belønnings- midler



Hvilke virkemidler har byområdet lokalt til å påvirke trafikkutviklingen?

- Bomsystemet, med ulike elementer:
 - Plassering og antall bommer
 - Takstnivå
 - Elbiltakst
 - Rushtidsavgift
 - Månedstak og timesregel
- Parkeringspolitikk (parkeringsnormer og takster)
- Unngå mer spredt arealutvikling
- Konsentrert arealutvikling/fortetting (tar lang tid)
- Satsing på kollektiv, gange og sykkel



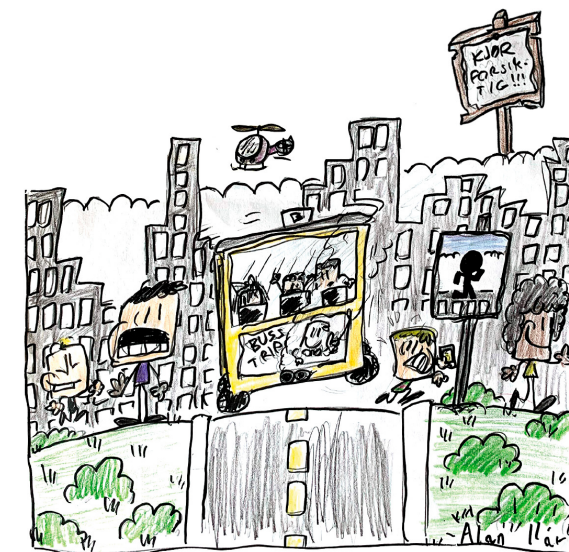
Finansiering og bomssystem

- Bompenger som virkemiddel i byområdepolitikken
- Sammenligning andre byområder
- Vedtatte økonomiske forutsetninger for fase 2
- Vurdering av virkninger av mulige endringer

Bompengeordningen som virkemiddel i bypolitikken

Bomsystemet i bypakker har to hensikter:

- **Finansiering av prosjekter**
 - **Trafikkregulering**
- Både sentrale og lokale myndigheter har et ansvar for å finne et nivå som opprettholder legitimitet for å kreve inn bompenger.
 - Tidsdifferensierte takster (rushtid) gir mulighet for å styre trafikken slik at kapasiteten i eksisterende anlegg utnyttes bedre.



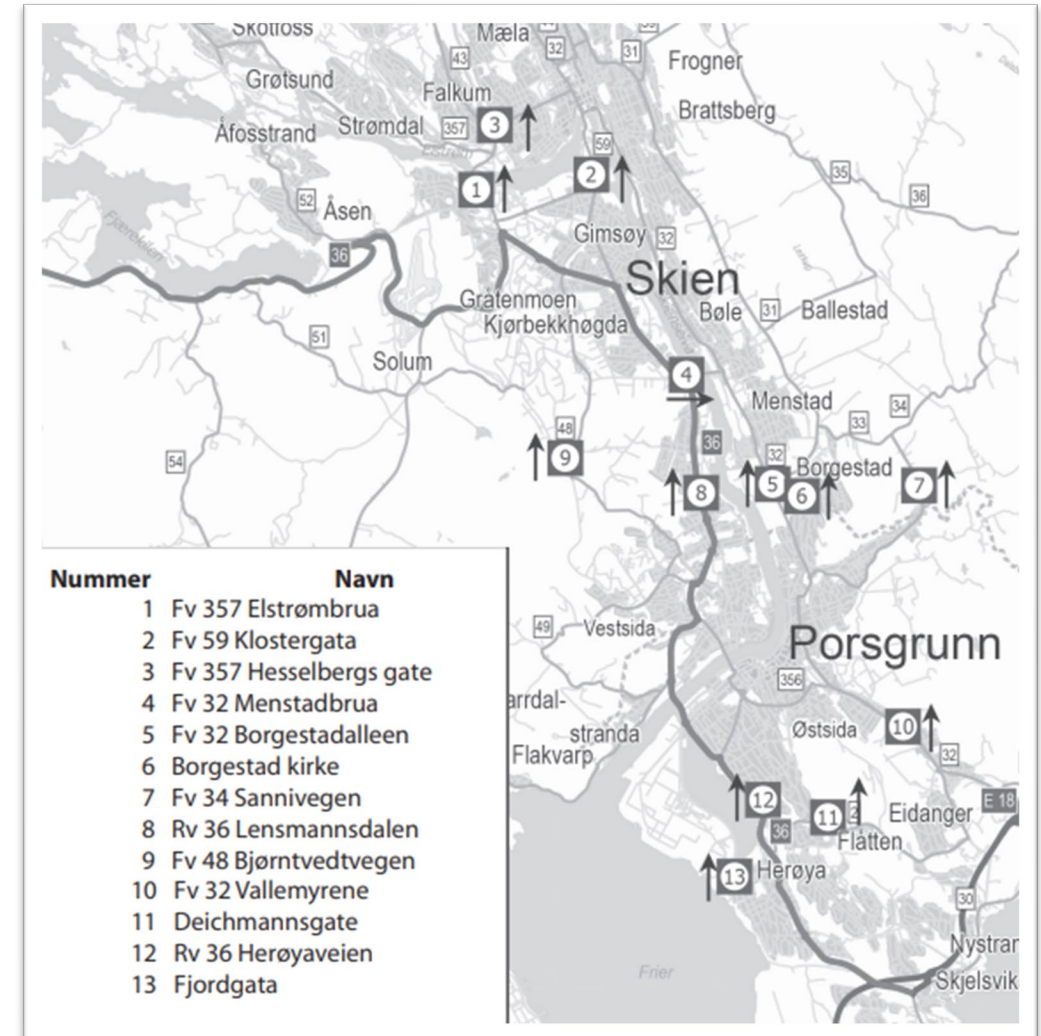
"Videre anser regjeringen bompengeordningen som et sentralt virkemiddel i bypolitikken, både som inntektskilde og som trafikkregulerende tiltak som lokale myndigheter kan benytt for å nå nullvekstmålet og andre miljømålsettinger."

Sammenligning med andre byområder

Byområde	Lettbiltakst ikke rush (på skiltet, bensin)	Takst rush	Envei eller toveis innkreving	Passerings-tak	Times-regel	Takst nullutslipp	Rushtid	Antall bomstasjoner	Maks belastning lettbil, rabatterte takster (rush)
Bypakke Grenland fase 1	17	23	enveis	60	1 time	0	7.00-9.00 og 15.00-17.00	13	816- 1104
Nedre Glomma(ny)	27,50		enveis	70	1 time, 3 timers timesregel 17.30-20.30	50%	nei	24	1540
Kristiansand (ny)	22	32	enveis	50	1 time	Ca. 50%	6.30-9.00 og 14.30-17.00 (kun for lette)	15	880 - 1280
Tromsø	12	36	toveis	80	1 time	50%	6.30-9.00 og 15.00-17.00	15	768 - 2304
Oslopakke 3	29	34	toveis Osloring og Indre ring. Bygrense-snittet har enveis	120	1 time	Ca. 50%	6.30-9.00 og 15.00-17.00	83	2784 - 3264
Trondheim	14-19	28-38	enveis	110	1 time	40 % betaling	07:00 – 09:00 og 15:00 – 17:00		1672 - 3344
Bergen	28	58	enveis	60	1 time	under 50 % betaling	06:30 – 09:00 og 14:30 – 16:30(ikke alle bomstasjonene har rush)	29	1344- 2784
Nord Jæren	26		enveis	75	1 time	50%	nei	38	1560

Sammenligning med andre byområder - oppsummering

- Grenland har innkrevningssystem med lav belastning sammenlignet med andre byområder
 - Få bomstasjoner
 - Lav takst
 - Lavt månedstak/passeringstak
 - Eneste byområde med 100 % rabatt for el-/nullutslippskjøretøy
 - Lav maksbelastning





Grenland har i begrenset grad utnyttet bomsystemet som virkemiddel for finansiering og trafikkregulering sett i forhold til andre sammenlignbare byområder.

Økonomiske forutsetninger for fase 2

(vedtak juni 2023)

- Dagens bomsystem (*bomplasseringer*) legges til grunn, med mulighet for å gjøre mindre justeringer
- 10 års varighet – slik at vi kan forhandle om byvekstavtale
- Egenandeler fra fylkeskommunen og kommunene på dagens nivå
- Envegs innkreving, **timesregel og månedstak beholdes som i dag**
- **Bompengetakster på dagens nivå**
- **Takst på el-/nullutslippskjøretøy på 70%**
- Takst for tunge kjøretøy: dobbel takst av lette kjøretøy (*som er normalt i bypakker*). Rabatt for tunge nullutslippskjøretøy.
- **Rimelig balanse mellom bompengebelastning i Bypakke Grenland og investert volum innenfor hver kommune**

Nærmere vurdering av mulige endringer i bomsystemet

Endringer i bomsystemet	Innenfor retningslinjer
Takstendring – redusere eller øke	Ja
Timesregel endres til totimers regel	Nei
Passeringstak/Månedstak (fra 60 til 50)	Ja
Fjerne rushtidsavgift	Ja
Fritak i høytider	Nei

Hva er takster på dagens nivå og el-/nullutslippskjøretøy 70%?

2015 kr (ikke prisjustert)	Skiltet takst lette kjøretøy	Med brikkerabatt	Elbil	Gjennomsnittstakst
lav	17 kr	13,6 kr	9,52 kr	10,50
høy (rush)	23 kr	18,4 kr	12,88 kr	

Kan finansiere prosjekter for **3 mrd kr** på 10 år

krav om byggeklare prosjekter på totalt 600 mill. kr de to første årene

2023 kr (prisjustert)	Skiltet takst lette kjøretøy	Med brikkerabatt	Elbil	Gjennomsnittstakst
lav	22 kr	17,6 kr	12,32 kr	13.40
høy (rush)	29 kr	23,2 kr	16,24 kr	

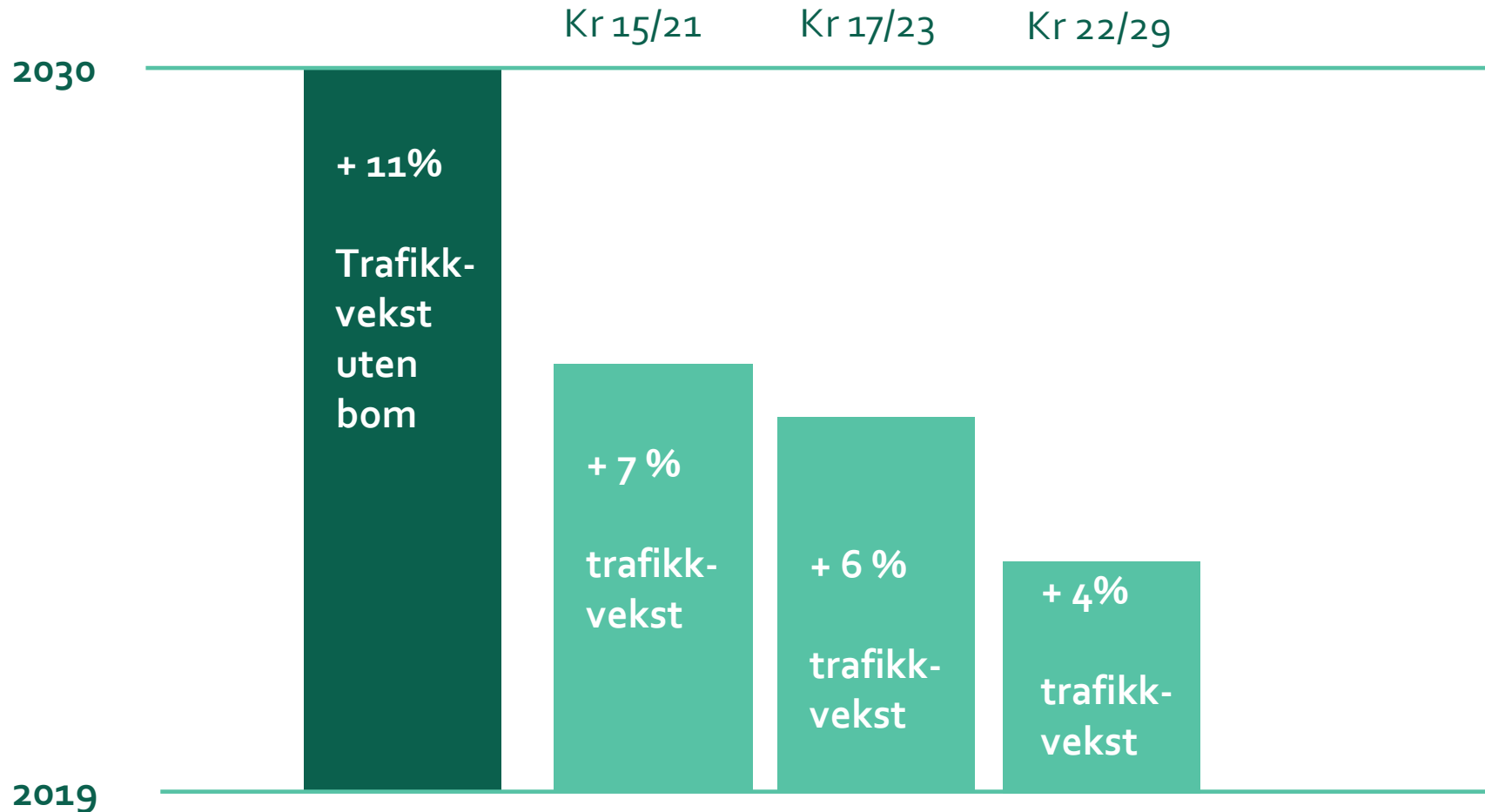
Kan finansiere prosjekter for **4 mrd kr** på 10 år

krav om byggeklare prosjekter på totalt 800 mill. kr de to første årene

Virkning av endret takstnivå for inntekter

	Lettbiltakst 15 kr	Dagens skiltet takst	Prisjustert dagens takst til 2023-kr
Lettbiltakst	15/21	17/23	22/29
Bominntekter i fase 2	Ca 1850 mill	Ca 2050 mill	Ca 2800 mill
Samlet inntekt for bypakke fase 2	Ca 2700 mill	Ca 3000 mill	Ca 4000 mill

Måloppnåelse – effekter av ulikt takstnivå



Forutsetninger:

- 70 % elbiltakst
- 71% elbilandel (2030)



Endringer i bomsystemet	Innenfor retnings-linjer	Måloppnåelse/trafikal effekt	Betydning for bominntektene i fase 2
Månedstak (fra 60 til 50)	Ja	?	- 20 mill.
Fjerne rushtidsavgift	Ja	Gir trafikkvekst i rush: <ul style="list-style-type: none"> • Mer kø • Redusert framkommelighet næringstransport • Dårligere utnyttelse av eksisterende infrastruktur • Mindre overføring fra personbil til gange, sykkel og kollektivtransport 	- 200-250 mill.

Bomsystem oppsummert

- Takstendringer er et kraftig virkemiddel for både måloppnåelse og inntekter. Elbiltakst spesielt viktig.
- Fjerning av rushtidsavgift vil gi trafikkvekst og reduserer bominntektene med om lag 10 prosent
- Endret månedstak fra 60 til 50 passeringer er mulig og gir inntektstap på om lag 20 mill
- Endringer i timesregel eller fritak i høytider er ikke innenfor gjeldende retningslinjer.

Vedtatt økonomisk forutsetning for fase 2:

«Rimelig balanse mellom bompengebelastning i Bypakke Grenland og investert volum innenfor hver kommune»

Bombelastning i fase 1

- Tall basert på fakturagrunnlag for privatkunder
- Fakturagrunnlaget inneholder også belastninger i Vestfold
- Uten næringskunder

Gjennomsnittsbetaling pr. privatkunde pr. år er tilnærmet lik:

Skien: kr. 4515

Porsgrunn: kr. 4442

Siljan: kr. 3174

Fordeling av inntekter

Fordeling av inntekter i fase 1:

Kommune	Sum (mrd.kr)	%
Skien	1,5	48,6
Siljan	0,04	1,2
Porsgrunn	1,4	44,9
Felles	0,17	5,3
Totalt	3133	100

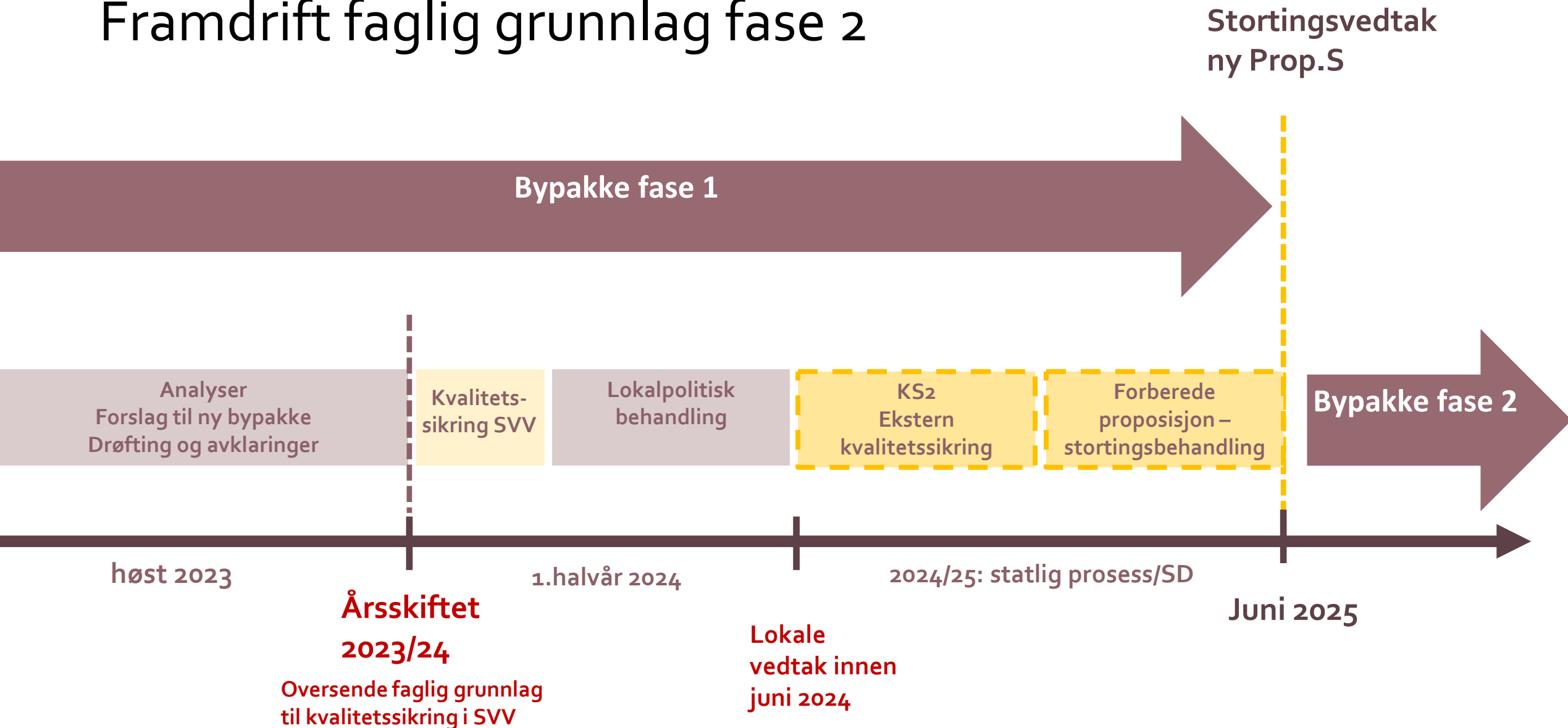
Mulig fordeling fase 2:

Mulig fordeling fase 2	% befolkning	Mrd.kr
Felles (potter++)		0,4
Skien	59	1,5
Porsgrunn	39	1,0
Siljan	2	0,1
Totalt	100	3,0

Befolkningsandel bør være rettesnor for fordeling av inntektene i fase 2

Videre prosess

Framdrift faglig grunnlag fase 2



Avklaringer i politisk koordineringsgruppe

- 24.11: Utkast faglig grunnlag for fase 2
- 15.12: Endelig faglig grunnlag fase 2 godkjennes for oversendelse til kvalitetssikring i Statens vegvesen

Det faglige grunnlaget som sendes til kvalitetssikring må inneholde det som partene anser mulig å få likelydende lokale vedtak på våren 2024

Økonomiske forutsetninger for fase 2

(vedtatt juni 2023) Hva skal være grunnlag for lokale vedtak våren 2024?

- Dagens bomsystem (*bomplasseringer*) legges til grunn, med mulighet for å gjøre mindre justeringer. *Ønske om justeringer må meldes inn nå*
- 10 års varighet – slik at vi kan forhandle om byvekstavtale
- Egenandeler fra fylkeskommunen og kommunene på dagens nivå (*dersom prisjustert takst må egenandel økes. Alternativt søke om 15% egenandel i stedet for 20%.*)
- Envegs innkreving, timesregel og månedstak beholdes som i dag.
Ønske om justeringer må meldes inn nå
- Bompengetakster på dagens nivå – *avklare skiltet takst lette biler fra 17 kr til 22 kr (prisjustert)?*
- Takst på el-/nullutslippskjøretøy på 70%. *Øke til 100% når staten åpner for det.*
- Takst for tunge kjøretøy: dobbel takst av lette kjøretøy (*som er normalt i bypakker*).
Rabatt for tunge nullutslippskjøretøy.
- Rimelig balanse mellom bompengebelastning i Bypakke Grenland og investert volum innenfor hver kommune.
Anbefaling: Befolkningsandel bør være rettesnor for fordeling av inntektene i fase 2

Nå bygges fremtidens Grenland!



Bystrategi Grenland er et samarbeid mellom Vestfold og Telemark fylkeskommune, Skien kommune, Porsgrunn kommune, Siljan kommune, Bamble kommune, Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark.