



# Bypakke Grenland fase 2

## Finansiering og portefølje

3.mai 2024

**bypakke**  
**GRENLAND**



# Innhold

1	INNLEDNING .....	3
2	BAKGRUNN OG FØRINGER .....	4
3	FINANSIERING .....	8
4	PORTEFØLJE .....	10
5	VIRKNINGER OG MÅLOPPNÅELSE .....	20
6	STYRINGSMODELL .....	22
7	VIDERE PROSESS .....	23

# 1 Innledning

Kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan har sammen med fylkeskommunen fattet likelydende vedtak om å forberede en proposisjon til Stortinget for Bypakke Grenland fase 2. Bypakke Grenland fase 2 skal gi grunnlag for en langsiktig byvekstavtale med staten.

Bypakke Grenland fase 2 legges fram til lokalpolitisk behandling i mai/juni 2024. Dette dokumentet oppsummerer på en forenklet måte det faglige grunnlaget som er utarbeidet og kvalitetssikret av Statens vegvesen. Det faglige grunnlaget og de lokale vedtakene vil formelt ligge til grunn for proposisjonen som legges fram for Stortinget.

Det må være enighet i samarbeidet om hvilke økonomiske forutsetninger som skal ligge til grunn for Bypakke Grenland fase 2. Staten stiller også krav til en prosjektportefølje i prioritert rekkefølge og til tilstrekkelig plangrunnlag for å dokumentere at prosjektene kan gjennomføres i takt med innkrevingen. Inntekter og utgifter må være i balanse, og det skal dokumenteres at inntektene kan finansiere alle prosjektene i porteføljen. Prosjekter til de første årene (2026-2027) må være ferdig planlagt og klare til å bygges når fase 2 starter.

Dagens 4-årige belønningsavtale mellom byområdet og staten gjelder for perioden 2021-24, og byområdet må søke om en ny avtale sommeren 2024. For å få en ny avtale fra 2025 med årlig utbetaling av midler må Grenland sannsynliggjøre og opprettholde nullvekstmålet. Lokale vedtak av bypakke fase 2 med en innretning som bidrar til dette er avgjørende for at byområdet skal ha en troverdig søknad.

Både belønningsavtale og byvekstavtale har krav om at nullvekst i persontransport med bil nås.



## 2 Bakgrunn og føringer

### Nasjonale mål og føringer i Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036:

*Regjeringens prioriteringer skal bidra til et fremtidsrettet transportsystem, der vi tar vare på det vi har, utbedrer og utnytter kapasiteten bedre der vi kan og bygger nytt der vi må.*

- Grenland er ett av 9 prioriterte byområder i Norge som kan få en byvekstavtale.
- Nullvekstmålet legges til grunn for belønningsavtaler og byvekstavtaler: «*Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange*».
- Byvekstavtalene skal bidra til bedre samordning i areal- og transportpolitikken, og er statens viktigste virkemiddel for å nå nullvekstmålet.
- De bompengefinansierte bypakkene inngår i byvekstavtalene. Bompenger i byområdene har både finansiering og trafikkregulering som formål.
- I byvekstavtalene forplikter staten, fylkeskommunene og kommunene seg til en felles innsats for å nå nullvekstmålet.
- Kommunal og regional arealplanlegging må sikre en effektiv arealbruk og tilstrekkelig boligbygging i tråd med nullvekstmålet. Kompakte byer og tettsteder bidrar til bærekraftig samfunnsutvikling, reduserer transportbehovet og gjør det enklere å velge transportformer med lavere eller ingen utslipp.
- Et godt kollektivtilbud i og rundt byområdene avhenger av at det fylkeskommunale kollektivtilbudet og jernbanen virker godt sammen, og at dette igjen understøttes av det regionale utbyggingsmønsteret.
- Regjeringen vil fortsette satsingen på å utvikle et bedre kollektivtilbud og sammenhengende nett for gående og syklende, men en større del av innsatsen må dreies fra store prosjekter til mindre investeringstiltak, omdisponering av veiareal fra biltrafikk til sykkel og gange, og økt satsing på drift og vedlikehold som gjør det enklere og tryggere å sykle og gå året rundt.
- Lokale virkemidler som bompenger, redusert tilgang på parkeringsplasser og høyere parkeringskostnader gjør det mindre attraktivt å bruke bilen. Sammen med fortetting rundt kollektivknutepunkter og realisering av kompakte tettsteder er dette kostnadseffektive tiltak med måloppnåelse, som blir enda viktigere fremover.
- Bompengeneinnkrevningen skal være innrettet på en hensiktsmessig måte for å nå nullvekstmålet.
- Økte bompengetakster for elbiler er et sterkt virkemiddel i å nå nullvekstmålet. I dag kan bompengetaksten for lette nullutslippsbiler settes til maksimalt 70 prosent av ordinær takst. På sikt åpnes det for å kunne øke taksten for nullutslippspersonbiler ut over dette taket.

## Bypakke Grenland fase 1

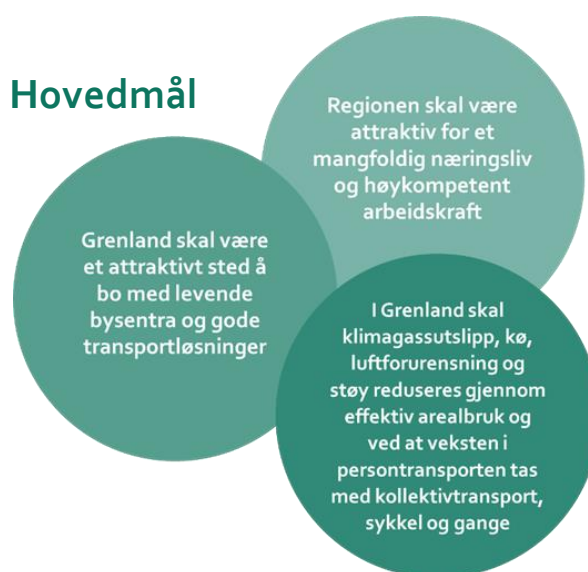
Proposisjon til Stortinget *Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark* ble vedtatt i Stortinget 18.juni 2015. Basert på føringer gitt i Prop. 134 S (2014-2015) ble *Bypakke Grenland Handlingsprogram 2015-2018* første gang vedtatt i Telemark fylkesting 24. juni 2015 etter at kommunestyrene i Skien, Porsgrunn og Siljan hadde gjort sin tilslutning. Handlingsprogrammet er siden revidert og behandlet politisk i kommunene og fylkeskommunen hvert år. Korrigeret for prisvekst er den øvre rammen for investeringer 3,1 mrd. kr i 2023. Av siste handlingsprogram revidert høsten 2023 fremgår det at 2,4 mrd. kr er benyttet så langt. 30 prosjekter er ferdigstilt og 9 prosjekter gjenstår.

## Mål for Bypakke Grenland fase 2

Bypakke Grenland fase 2 følger opp vedtatte hovedmål for Bystrategi Grenland og Bypakke Grenland fase 1. Det statlige nullvekstmålet er ett av de tre hovedmålene. Alle hovedmålene inngår i gjeldende belønningsavtale med staten.

Flere mål for areal- og transportutviklingen med tilhørende indikatorer er vist i *Bystrategi Grenland 2024-2035 – strategi for areal og transport*. Fase 2 er en sentral del av den totale virkemiddelpakken i strategien. Delmålene vil inngå i rapporteringen og porteføljestyringen av Bypakke Grenland og framtidige avtaler med staten.

### Hovedmål



Eksempler på delmål hvor Bypakke Grenland fase 2 har stort innvirkning på måloppnåelse:

- Bedre framkommelighet for næringstransporten og bussene
- Reduserte klimagassutslipp fra transport
- Flere kollektivreisende med buss og tog
- Flere som går mer
- Flere som sykler
- Flere bosatte og ansatte nært knutepunkt
- Bedre tilrettelegging for økt hverdagsaktivitet
- Bedre trafiksikkerhet og færre ulykker
- Bedre luftkvalitet
- Flere trær og lokal overvannshåndtering

## Lokale felles vedtak om fase 2

Det er gjort tre likelydende vedtak i kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan og i fylkeskommunen.

### **Mars/april 2021: Videreføring av Bypakke Grenland – oppstart av forberedelser**

*Bypakke Grenland har bidratt til å utbedre trafikale problemer for alle trafikantgrupper og utvikle gode bymiljø. For å kunne videreføre dette arbeidet når fase 1 er nedbetalt, må forberedelsene starte nå. X kommune ber administrasjonen om å utrede fremtidige finansieringsmuligheter for en prosjektportefølje i en mulig ny bypakke.*

### **November/desember 2021:**

#### **Videreføring av Bypakke Grenland – rammer for ny bystrategi og proposisjon til Stortinget:**

1. *X kommune ber om at det utarbeides en langsiktig bystrategi med grunnlag for en proposisjon til Stortinget for videreføring av Bypakke Grenland. Dette legges fram til politisk behandling 1. halvår 2022 for raskest mulig behandling i Stortinget.*
2. *Bystrategien med tilhørende tiltakspakke skal inneholde helhetlig virkemiddelbruk innen areal, transport og byutvikling for å kunne nå vedtatte hovedmål.*
3. *Det skal utredes flere alternativer for varighet på ny bypakke for å belyse mulige investeringsvolum og forholdet til statens signaler om langsiktighet for å kunne få en byvekstavtale.*
4. *Porteføljen skal finansieres som et spleiselag av lokale egenandeler, statlige bidrag (blant annet rv. 36) og bompenger. Det skal utredes mulige nivå på egenandeler og takster, med dagens nivå som utgangspunkt.*
5. *Det skal utredes hvordan et framtidig bomssystem kan justeres for å utjevne forskjeller.*

### **Juni 2023:**

#### **Videreføring av Bypakke Grenland – avklaringer av videre prosess for fase 2 og innspill til NTP 2025-2036:**

1. *Det skal forberedes en proposisjon til Stortinget for Bypakke Grenland fase 2 med forutsetningene og videre prosess som beskrevet i saken. Bypakke Grenland fase 2 skal gi grunnlag for en langsiktig byvekstavtale med staten.*

#### **Innspill til NTP 2025-2036:**

2. *Forpliktende avtaler om helhetlig virkemiddelbruk mellom de offentlige aktørene er viktig for å nå mål om framkommelighet, byutvikling og klima. Satsing på avtaler med byområdene er en god måte å løse framtidens utfordringer i en tid med mindre ressurser. Byområdet ber om at staten i NTP 2024-36 prioriterer midler til byvekstavtale med alle de store byområdene fra 2025 på minimum tilsvarende nivå som i gjeldende NTP.*
3. *Byområdet ber om at staten i samarbeid med kommunene og fylkeskommunen prioriterer tiltak for framkommelighet for næringstrafikken og optimalisering av det overordna transportnettet i fase 2. Det må legges til rette for videre utvikling av rv.36 på lengre sikt.*
4. *Grenland ønsker et bedre togtilbud i byområdet og vil lokalt satse på tiltak som øker kundegrunnlaget til tog. Byområdet ber om at staten prioriterer togstopp i Skien, knutepunkt og andre investeringer som er avgjørende for utvikling av et bærekraftig og fremtidsrettet byområde.*

## Byvekstavtale

Det legges til grunn at Bypakke Grenland fase 2 skal inngå i en byvekstavtale.



Figuren viser sammenhengen mellom en bompengefinansiert bypakke og byvekstavtale.

I byvekstavtalen bidrar staten med midler som kan benyttes til drift av kollektiv og mindre investeringer til kollektiv, gange og sykkel. I tillegg er det i avtalen mulig med midler til mindre investeringer langs riksveier og stasjons- og knutepunktutvikling.

Byvekstavtalene skal bidra til bedre samordning i areal- og transportpolitikken, og er statens viktigste virkemiddel for å nå nullvekstmålet. Både byvekstavtaler og belønningsavtaler har krav om måloppnåelse i tråd med nullvekstmålet. Dagens 4-årige belønningsavtale mellom byområdet og staten gjelder for perioden 2021-2024. Det må foreligge et stortingsvedtak av fase 2 før Grenland kan forvente å få invitasjon til å forhandle om en mer langsiktig byvekstavtale. Byområdet må derfor søke om en ny belønningsavtale i påvente av byvekstavtale.

I belønningsavtaler er det krav om at byområdene setter mål og dokumenterer en helhetlig virkemiddelbruk som kan sikre måloppnåelsen i avtaleperioden. For å forhandle om en byvekstavtale må det også sannsynliggjøres at nullvekstmålet nås med virkemidlene som legges til grunn.

Bompenger kan ikke brukes til investeringer og drift av jernbane. Det er i en byvekstavtale at byområdet kan forhandle om statlige bidrag til dette.

### Helhetlig virkemiddelbruk

Felles vedtak høsten 2021 ga føringer om å utarbeide en langsiktig bystrategi sammen med en ny bypakke.

«Bystrategien med tilhørende tiltakspakke skal inneholde helhetlig virkemiddelbruk innen areal, transport og byutvikling for å kunne nå vedtatte hovedmål».

Den helhetlige virkemiddelbruken og innsatsområdene i ny bystrategi er dokumentert i «Bystrategi Grenland 2024-2035 – strategi for areal og transport» Det legges opp til vedtak av bystrategien sammen med lokale vedtak av Bypakke Grenland fase 2. De samlede vedtakene og videre oppfølging av strategien vil utgjøre søknad- og forhandlingsgrunnlag for ny 4-årig belønningsavtale og en langsiktig byvekstavtale med staten.





## 3 Finansiering

### Fylkeskommunale og kommunale midler/egenandeler

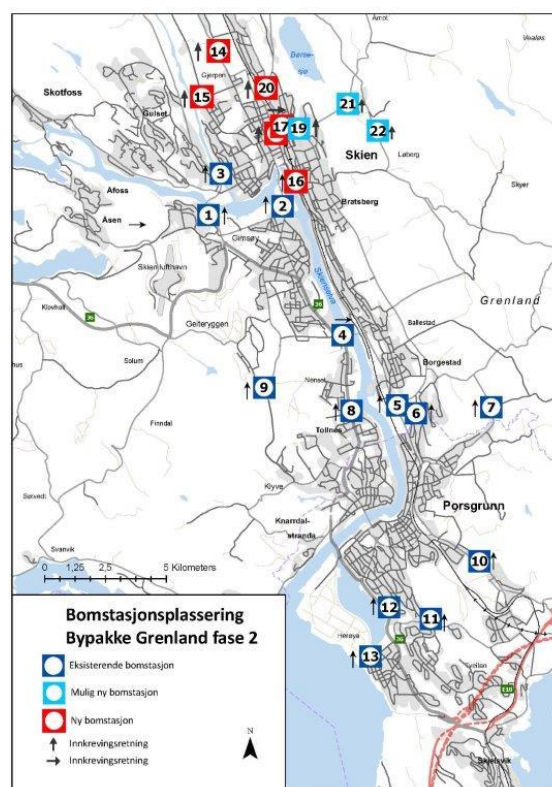
Bypakker er spleiselag. Det skal legges til grunn en fylkeskommunal/kommunal egenandel på 20 prosent av investeringer på fylkeskommunale eller kommunale prosjekter i porteføljestyrte bompengepakker i byområder og innenfor avtaleområdet for byvekstavtaler. Kravet om 20 prosent egenandel gjelder den samlede porteføljen av fylkeskommunale eller kommunale prosjekter, og ikke for hvert enkelt prosjekt i bypakka. Bompenger og mva. kompensasjon kan ikke finansiere egenandelen. Beregningen av egenandelen tar utgangspunkt i investeringskostnader uten merverdiavgift. Mva. kompensasjon skal inntektsføres prosjektene i bypakka.

Vedtakene i juni 2023 la en forutsetning om egenandeler fra fylkeskommunen og kommunene på dagens nivå. Det forutsettes at dagens nivå er prisjusterte summer. Den samlede egenandelen i fase 1 er 46 mill kr (eks. mva.) i året omregnet til 2023 kr. Beregnet egenandel i fase 2 ved takstnivå 20/27 er 44 mill kr i året og 440 mill kr totalt.

Fordeling av egenandel følger samme prinsipielle fordeling som i fase 1. Det innebærer: 75 prosent fra fylkeskommunen og 25 prosent totalt fra kommunene. Den kommunale egenandelen fordeles prosentvis etter innbyggertall (59/39/2).

### Bomstasjonsplasseringer

Bypakke fase 2 vil i hovedsak fortsette med samme bomsystem og bomplasseringer som i fase 1. Dette følger opp vedtak i 2023 med føringer om å beholde dagens bomsystem, med mulighet for mindre justeringer for å fordele belastningen bedre på innbyggerne. Områdene nord for Skien sentrum er et av få bynære områder som har en lavere bompengebelastning enn gjennomsnittet. Det foreslås derfor et nytt bomsnitt med seks bomstasjoner i Skien nordøst, for å bidra til at bompengebelastningen fordeles noe jevnere. Løsningen krever 3 stengte gater. En syvende bomstasjon er nødvendig hvis ikke Håvundvegen stenges ved Lagmannshøgda. Bomstasjoner på Sneltvedt kan etableres ved behov på et senere tidspunkt. Dette bomsnittet vil gi insentiv til mindre bilkjøring på korte reiser og redusere trafikken noe i Skien, og bidrar med inntekter på mellom 150 mill.kr til 250 mill.kr i fase 2.



Bomstasjonsplassering og innkrevingsretning i fase 2



## Takst- og rabattsystem

Vedtakene i juni 2023 la en forutsetning om bompengetakst på «dagens nivå». Bomtaksten i fase 1 har ikke vært prisjustert. Bompengebelastningen er i realiteten redusert med 30 prosent fra oppstart av fase 1 til i dag. Det er i prosessen utredet 3 alternativer innenfor «dagens nivå», fra dagens takst til prisjustert takst. For fase 2 legges det nå til grunn en delvis prisjustert takst. Det forutsettes at takstene i fase 2 reguleres i takt med årlig prisstigning (konsumprisindeksen).

Det forutsettes at rabatter og fritak for betaling skal følge gjeldende takstretningslinjer for bompengeprosjekter. Den generelle brikkerabatten er 20 prosent for kjøretøy i takstgruppe 1/lette kjøretøy. Det forutsettes gyldig brikkeavtale.

Stortinget har fastsatt at det er en gjennomsnittstakst som skal vedtas for en bypakke, men at det samtidig gis et estimat på hva gjennomsnittstaksten vil innebære i grunntakster (skiltet takst). Gjennomsnittstakst er definert som gjennomsnittlig inntekt per passering. Dvs. det bilistene betaler i gjennomsnitt når en tar hensyn til effekten av rabatter, fritak og fordeling mellom takstgruppene.

For bypakke fase 2 legges det videre til grunn følgende:

- 10 års innkrevningstid av bompenger. I finansieringsberegningene er det lagt til grunn fra og med 2026 til og med 2035.
- Passeringstak/månedstak: 60 passeringer
- Timesregel der kjøretøy passerer gratis en time etter en betalt passering. Det er den første registrerte passering gjennom bomstasjonen som belastes ved timesregel.
- Timesregel og passeringstak skal gjelde for både takstgruppe 1 og 2.
- Rushtidstakst i periodene 0700-0900 og 1500-1700.
- 30 % rabatt på el-/nullutslippskjøretøy. Rabatten reduseres i takt med statlige takstretningslinjer.
- Takstgruppe 2/tunge kjøretøy: Dobbel takst av lette kjøretøy
- 100 % rabatt (gratis) for tunge nullutslippskjøretøy.
- Gjennomsnittstakst på inntil 10 kr i 2023-prisnivå
- Takstgruppe 1/lette kjøretøy: Skiltet takst 20 kr og 27 kr i rushtid. Takst med brikkerabatt er 16 kr og 21,6 kr i rushtid.

### Takstgruppe 1 – lette kjøretøy

	Takst	Takst i rush
Skiltet takst	20 kr	27 kr
Takst med brikkerabatt	16 kr	21,6 kr
Takst med 30 % rabatt for elbil/nullutslippskjøretøy	11,2	15,1 kr

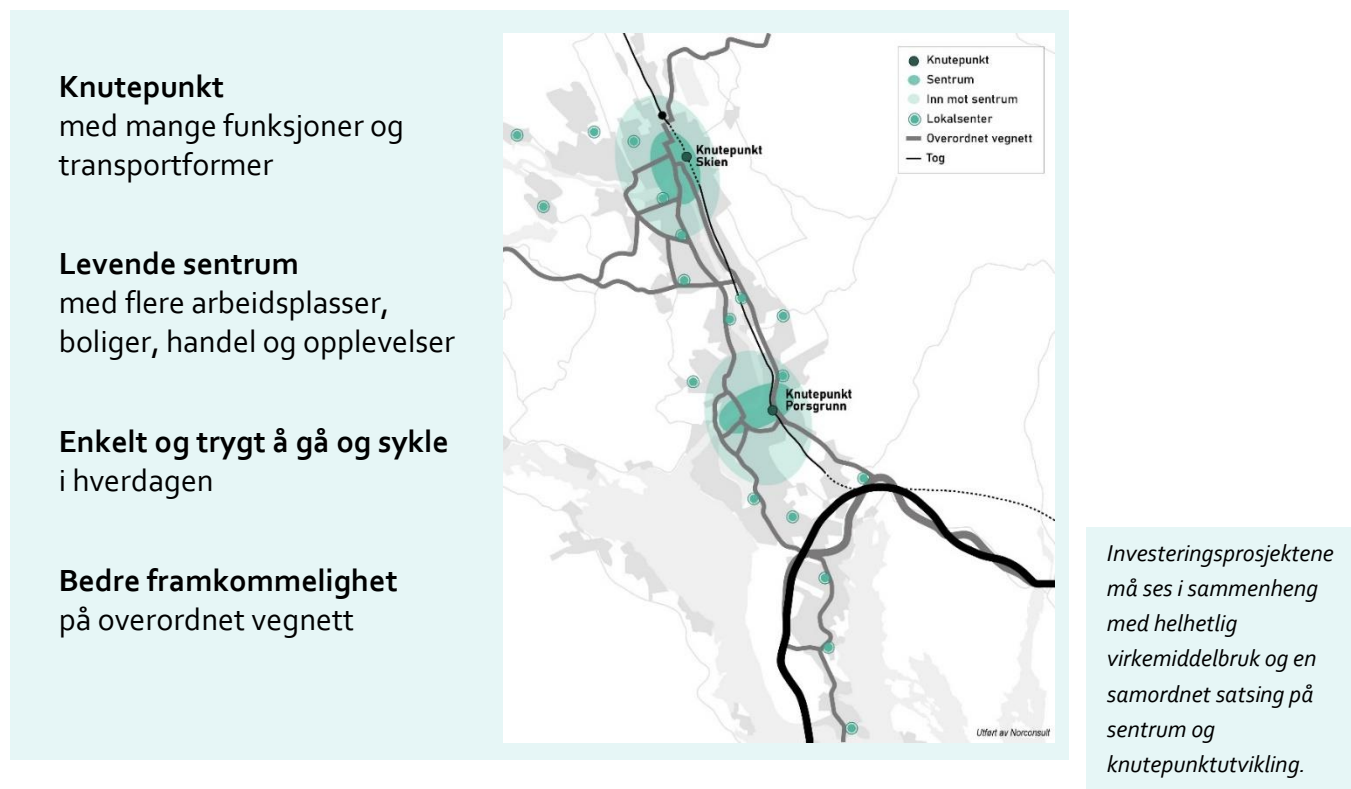
*Takster i 2023-kroner. For fase 2 vil takstene følge den generelle prisveksten i samfunnet*

## 4 Portefølje

### Beskrivelse av porteføljen

Prosjektporteføljen består av totalt av 86 prioriterte investeringsprosjekter innenfor den økonomiske rammen, inklusiv 3 samlepotter. I tillegg står en rekke prosjekter på en marginaliste. Det høye antallet prosjekter skyldes at porteføljen i stor grad består av optimaliseringstiltak og mindre infrastrukturtiltak som bidrar til overføring av reiser fra bil til annen transport.

Investeringsprosjektene i porteføljen bidrar i alle innsatsområdene i bystrategien:



Porteføljen inneholder prosjekter og tiltak som følger opp hovedelementene i vedtaket fra juni 2023:

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

Bedre framkommelighet løses gjennom to hovedgrep:

- Optimalisering av overordnet vegnett
- Overføring av reiser til tog, buss, gange og sykkel.

## Optimalisering av overordnet vegnett

Det overordnede vegnettet vist i figuren består av både E18, riksveg 36, fylkesveger og kommunale veger. Dette vegnettet har høy trafikkbelastning både i bykjernene og bybåndet. Uten tiltak vil dagens trafikkproblemer på overordnet vegnett forsterkes i framtiden. Bilkøene vil gjøre næringstransporten og bussenes framkommelighet og punktlighet dårligere.

Optimalisering av overordnet vegnett er i tråd med NTP 2025-36:

*«Å ta vare på eksisterende veinett betyr å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må. En slik innretning er bærekraftig, samfunnet får mest igjen for pengene, det bidrar til forbedret klimautvikling og gjør Norge mindre sårbart»*

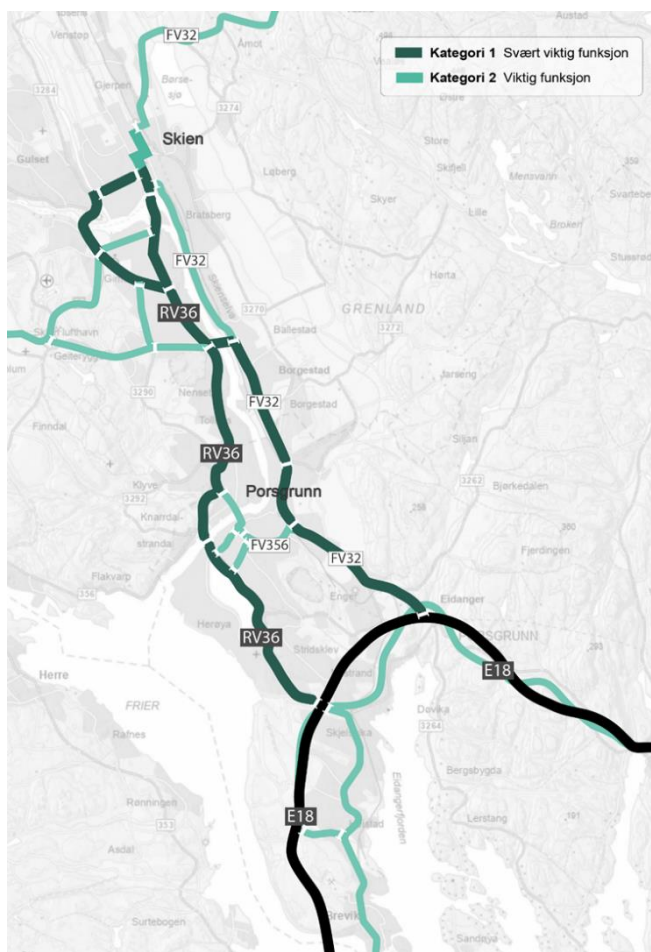
Optimalisering av overordnet vegnett gjøres bl.a. ved å utbedre flaskehals, prioritere hovedstrømmene foran sidetrafikk og ved å flytte trafikk. Det er to prosjekter som innebærer bygging av nye vegstrekninger som vil inngå i det overordnede vegnettet. Disse er beskrevet under.

### Standardheving av fv. 3294 Trommedalsvegen

Dagens veg er smal, svingete og bratt. Den er ikke egnet for lange kjøretøy, og er forbudt for kjøretøy lenger enn 13 m. ÅDT er 4300. Prosjektet innebærer å heve standarden på Trommedalsvegen fra rv.36 ved Skyggestein til Rødmyr slik at vegen kan benyttes av alle kjøretøy. Dette vil gi næringstransporten bedre framkommelighet og avlaste riksvegen. Det settes i gang arbeid med reguleringsplan for prosjektet tidligst mulig i 2024.

### Forbindelse fra fv.3294 Trommedalsvegen til Menstadbrua

Prosjektet innebærer en forbedret forbindelse fra Rødmyr videre til Menstadbrua og vil forsterke ønsket effekt av standardhevet Trommedalsveg. Den samlede veglenken Skyggestein-Menstadbrua via Rødmyr og Kjørbekkdalen bør fremstå som gjennomgående og prioriteres i forhold til sidevegene. Det er sett på flere mulige traséløsninger, men løsning avklares i den videre planprosessen.



*Kategorisering av overordnet vegnett i en framtidig situasjon i Grenland, hvor ny E18 er ferdig og standarden på Trommedalsvegen er hevet. Kategoriseringen er basert på analyse av trafikkmengde (lette/tunge) og viktige forbindelser for gange, sykkel og buss*



## Overføring av reiser til tog, buss, gange og sykkel

For å gi bedre framkommelighet på overordnet vegnett inneholder porteføljen også en rekke prosjekter som bidrar til å overføre reiser til buss, tog, gange og sykkel.

Et togstopp sentralt i Skien treffer det største eksisterende markedsgrunnlaget i Telemark, og vil kunne gi en økning i togpassasjerer i Grenland på mellom 10 og 20 prosent. En del av dagens bilreiser vil dermed kunne overføres til toget. I en framtidig situasjon med to tog i timen på Vestfoldbanen til Skien vil toget få en enda større betydning. Jernbane er statlig infrastruktur og kan ikke finansieres av bompenger fra bypakka. Et togstopp kan imidlertid finansieres av en byvekstavtale.

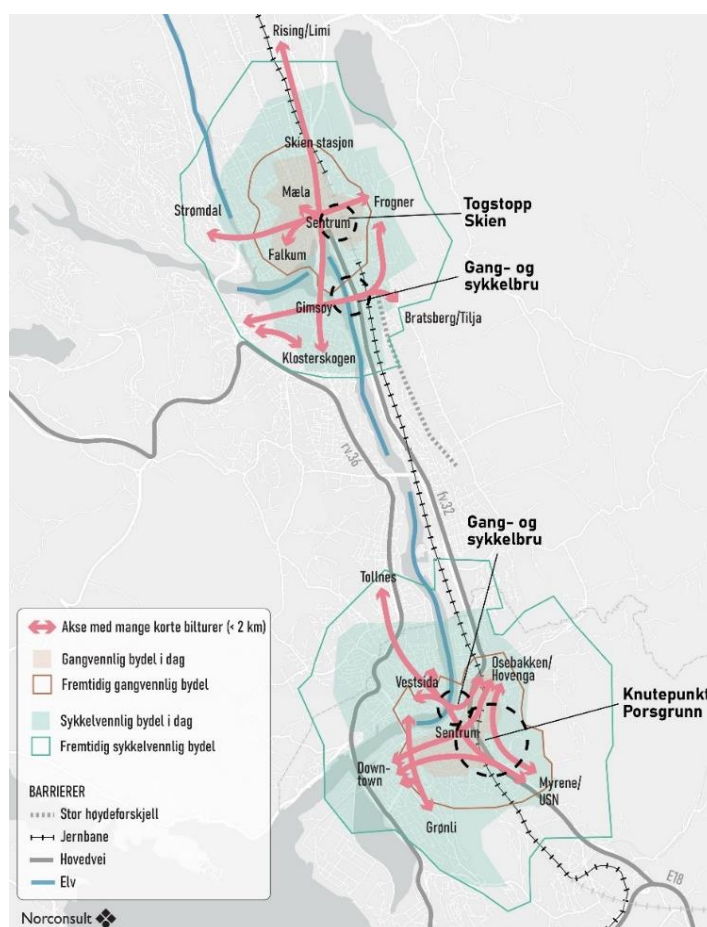
Potensialet for overføring av bilreiser til buss er størst på de mellomlange reisene (over 3 km). I porteføljen er det prioritert tiltak som reduserer reisetiden på buss på forbindelser med stort passasjermarked, både på det overordnede vegnettet og det øvrige veg- og gatenettet.

I porteføljen er det prioritert en rekke prosjekter som gjør det enkelt å bytte mellom transportmidler og som bidrar til attraktiv sentrums- og knutepunktsutvikling i Skien og Porsgrunn. Skien har blant annet prosjekter som legger til rette for adkomst til nytt togstopp fra rådhusplassen og Landmannstorget, og bedre kobling mellom sentrumskjernen og Bryggevannet. Porsgrunn har prosjekter som utbedrer og bygger nye byrom og forbindelser for kollektivreisende, gående og syklende i og gjennom det store utviklingsområdet ved knutepunktet.

Det er flest som går og sykler på korte reiser, i områder med høy tetthet og mange målpunkt. Gange som transportform har størst konkurransefortrinn mot bil på avstander opp til 1-1,4 km. For sykkel er konkurransefortrinnet størst på avstander rundt 2 km.

Det er et stort potensial for å få flere av de korte bilreisene i Grenland over på gange og sykkel. 34 prosent bruker bil på reiser under 1 km, og 67 prosent bruker bil på reiser under 3 km.

*I porteføljen prioriteres prosjekter i sentrumsnære områder med mange korte bilreiser. Rosa piler illustrerer reiser på under 2 km, med en bilandel på over 60 prosent.*



I porteføljen er det prioritert prosjekter som vil øke konkurransekraften for gang- og sykkelreiser i og inn mot sentrum og i øvrige områder med mange korte reiser. Dette gjøres blant annet ved å etablere gang- og sykkelvennlige gater, gjennom økt tilrettelegging for myke trafikanter og bildempende tiltak som reduserer hastighet og gjennomgangstrafikk. Hvis reisen oppleves utrygg og lite attraktiv er det enklere å velge bil. Sammen med god sykkelinfrastruktur langs hovedvegnettet er gang- og sykkelvennlige gater et viktig supplement for å gjøre hele reisevegen trygg og attraktiv. I en gang- og sykkelvennlig gate skal man oppleve at bilen er på besøk på de gåendes og syklendes premisser. Det kan gjøres ved å snevre inn kryss og eventuelt kjørebane, plante trær, etablere belysning og benker. Dette er tiltak med små og stedstilpassede arealinngrep, der det er mulig å velge omfang av tiltak til økonomisk ramme. Målet er å skape et gatemiljø som bidrar til lavere fart og hever opplevelseskvaliteten for gående og syklende.

I disse gatene er det viktig at forholdet mellom mobilitet og steds kvalitet balanseres gjennom helhetlig gateutforming. Disse prosjektene baserer seg på Statens vegvesens *N-V125 Gateveiledning*.



Eksempel på gang- og sykkelvennlig gate.  
Illustrasjon: STED arkitektur

### Beskrivelse av suksessfaktorer for ulike gatetyper (N-V125 Gateveiledning)

Sammenhengende sykkelinfrastruktur er prioritert der det er et potensial for flere sykklister. Dette innebærer tiltak både langs og på tvers av det overordnede vegnettet og i det øvrige veg- og gatenettet. Sykkelinfrastrukturen er samordnet med tiltak for andre trafikanter i prosjektene i porteføljen.

Prosjektlista inneholder også prosjekter med videreutvikling av gang-sykkelforbindelse langs elva. Arbeidet med en sammenhengende forbindelse langs østsiden av elva og rundt Bryggevanet i Skien startet i Bypakke Grenland fase 1, og må sees i sammenheng med de nye gang-sykelbruene. Flere forbindelser langs elva vil bidra til alternative ruter for gående og syklende både i og inn mot sentrum og mellom byene og vil bidra til avlastning av vegnettet.

## Prosjektportefølje på 10 år: 2026-2035

Prosjektporteføljen består av investeringsprosjekter som er satt opp i prioritert rekkefølge. De 86 høyest prioriterte prosjektene vil kunne finansieres av Bypakke Grenland fase 2, basert på finansieringsberegningene som nå ligger til grunn. Ytterligere prosjekter er på en marginalliste. Statlige tilskuddsmidler i en byvekstavtale kan finansiere og sikre gjennomføring av flere prosjekt som står på marginallisten til fase 2.

Porteføljen består i stor grad av optimaliseringstiltak og mindre infrastrukturtiltak. En portefølje med mange mindre prosjekter gir stor fleksibilitet i porteføljestyringen, men vil også kreve omfattende ressurser til både planlegging og gjennomføring. Kostnadsestimatene for prosjektene har ulik grad av usikkerhet. Mange av prosjektene kan skaleres i omfang, noe som allikevel gir god kostnadskontroll i porteføljen som helhet.

Prioriteringen i i prosjektlister er et utgangspunkt for videre porteføljestyring. Prosjekter som er prioritert for gjennomføring de første årene (2026-2027) skal være ferdig planlagt og klare til å bygges når fase 2 starter.

Det er tre samlepottet i porteføljen:

- **Tiltak for å bedre framkommeligheten for næringstransporten**  
*Fjerning av flaskehals, separering av ulike typer trafikk, prioritering av hovedstrømmer foran sidevegstrafikk ved avkjørselssanering og tilfartskontroll mm*
- **Tiltak for å bedre framkommeligheten for buss**  
*Fartsregulerende tiltak, holdeplasztiltak, tiltak i busstrasé (fjerning av «tidstyver» i bussens kjørevei), signalprioritering i lyskryss, bussmateriell og billettering mm*
- **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 trygge skoleveger, snarveier, gang- og sykkelvennlige gater, trafikksikkerhet og universell utforming*

Pottene gir økt handlingsrom, og kan benyttes til tiltak som ikke er definert i egne prosjekt i porteføljen. Samlepottene gir mulighet for å gjennomføre mindre tiltak som spilles inn fra befolkningen.

## Prinsipp for fordeling

Det skal være rimelig balanse mellom bompengebelastning i Bypakke Grenland og investert volum innenfor hver kommune. Befolkningsandelen benyttes som rettesnor for fordeling av inntektene i fase 2 (Skien 59 prosent, Porsgrunn 39 prosent, Siljan 2 prosent).



## Porteføljestyring

Prosjekter og tiltak i Bypakke Grenland fase 2 skal prioriteres gjennom porteføljestyring. Det innebærer at tiltakene blir prioritert på grunnlag av en samlet vurdering basert på bidrag til måloppnåelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Det kan bli foretatt endringer innenfor pakka for å sikre rasjonell framdrift og økonomistyring.

Omfanget på utbyggingen må tilpasses den økonomiske rammen. Det forutsettes sterk kostnadskontroll, og eventuelle kostnadsøkninger må håndteres innenfor den økonomiske rammen. Dersom kostnadene for ett eller flere prosjekter øker, innebærer dette at andre prosjekter ikke kan gjennomføres. Dersom enkelte prosjekt blir rimeligere enn forutsatt, kan det derimot bli rom for å gjennomføre flere prosjekter fra marginallisten. Prosjekter fra marginallisten kan også prioriteres inn i porteføljen, men det forutsetter at prosjekter som i dag er prioritert tas ut, reduseres i omfang eller flyttes ned på marginallisten.

Arbeidet med porteføljestyringen skal skje gjennom årlig rullering av et fireårig handlingsprogram med hovedvekt på mål- og resultatstyring. Hvert fjerde år foretas en hovedrevisjon.

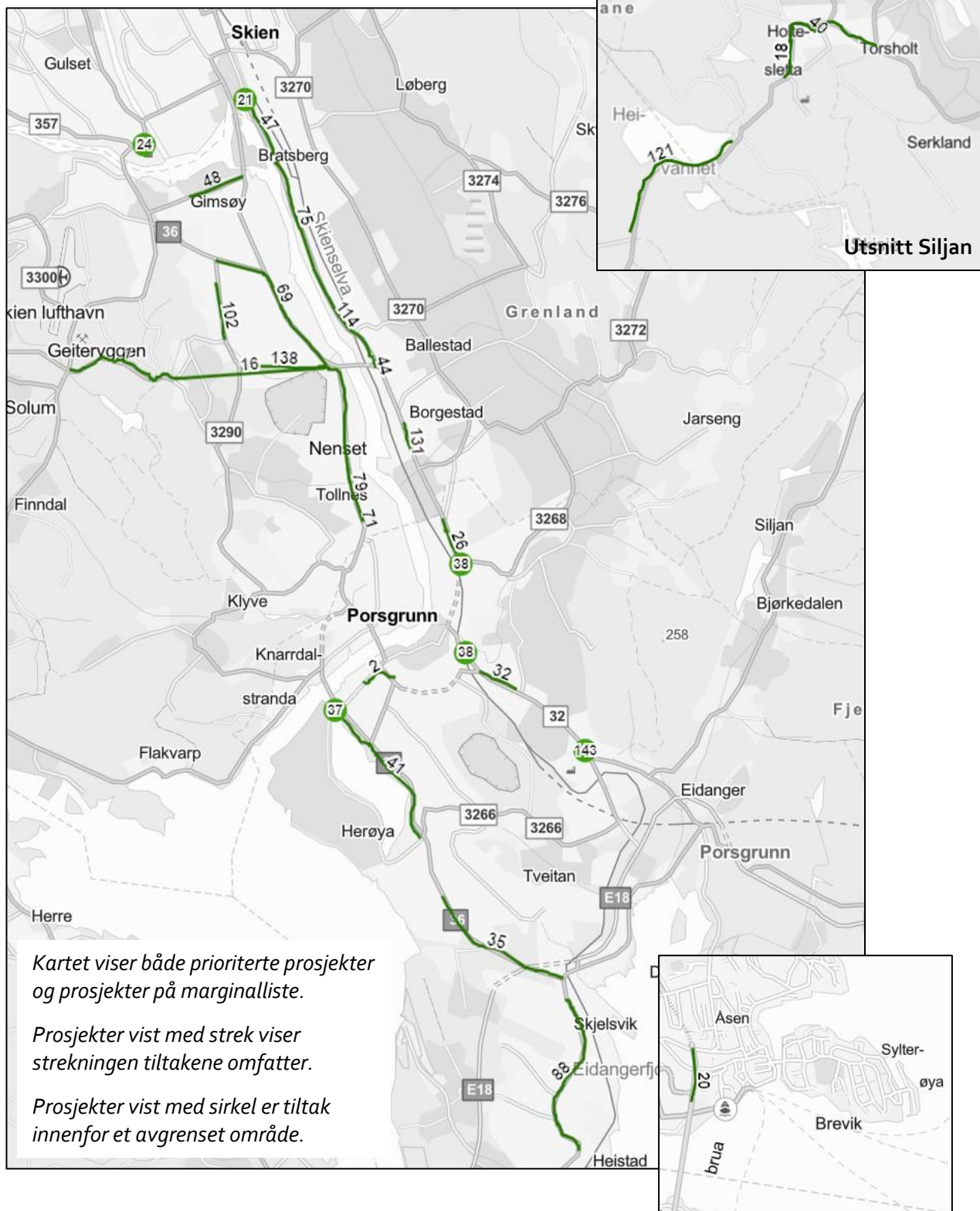
Følgende kriterier benyttes til vurdering av investeringsprosjekter i tillegg til prioriteringen som de 4 innsatsområdene i bystrategien gir:

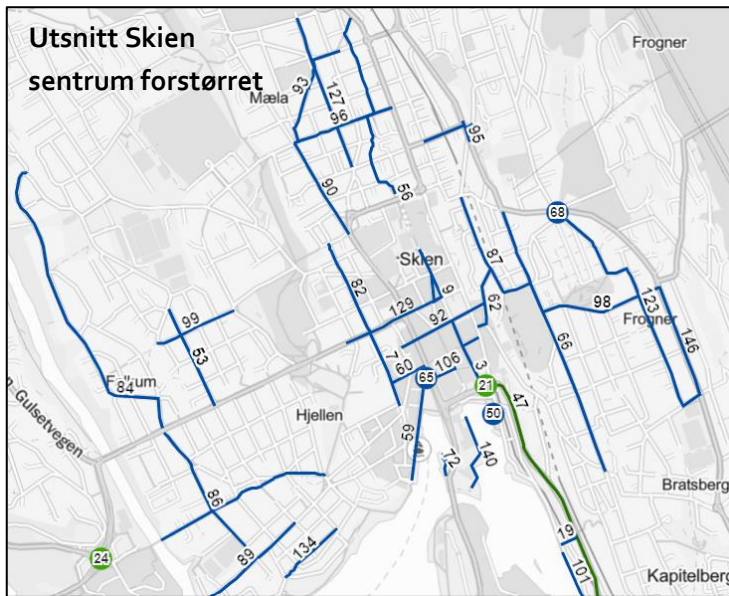
1. *Berører store reisestrømmer og en stor andel av befolkningen.*
2. *Bidrar til redusert persontransport med bil.*
3. *Bidrar til en attraktiv by og mer konsentrert arealutvikling.*
4. *Bidrar til kortere reisetid og/eller økt attraktivitet for gående, syklende og kollektivreisende.*
5. *Bidrar til bedre vilkår for næringstransporten.*
6. *Bidrar til et helhetlig, trafiksikkert og sammenhengende transportsystem.*

## Kart med prosjekter (prioriterte prosjekter og prosjekter på marginalliste)

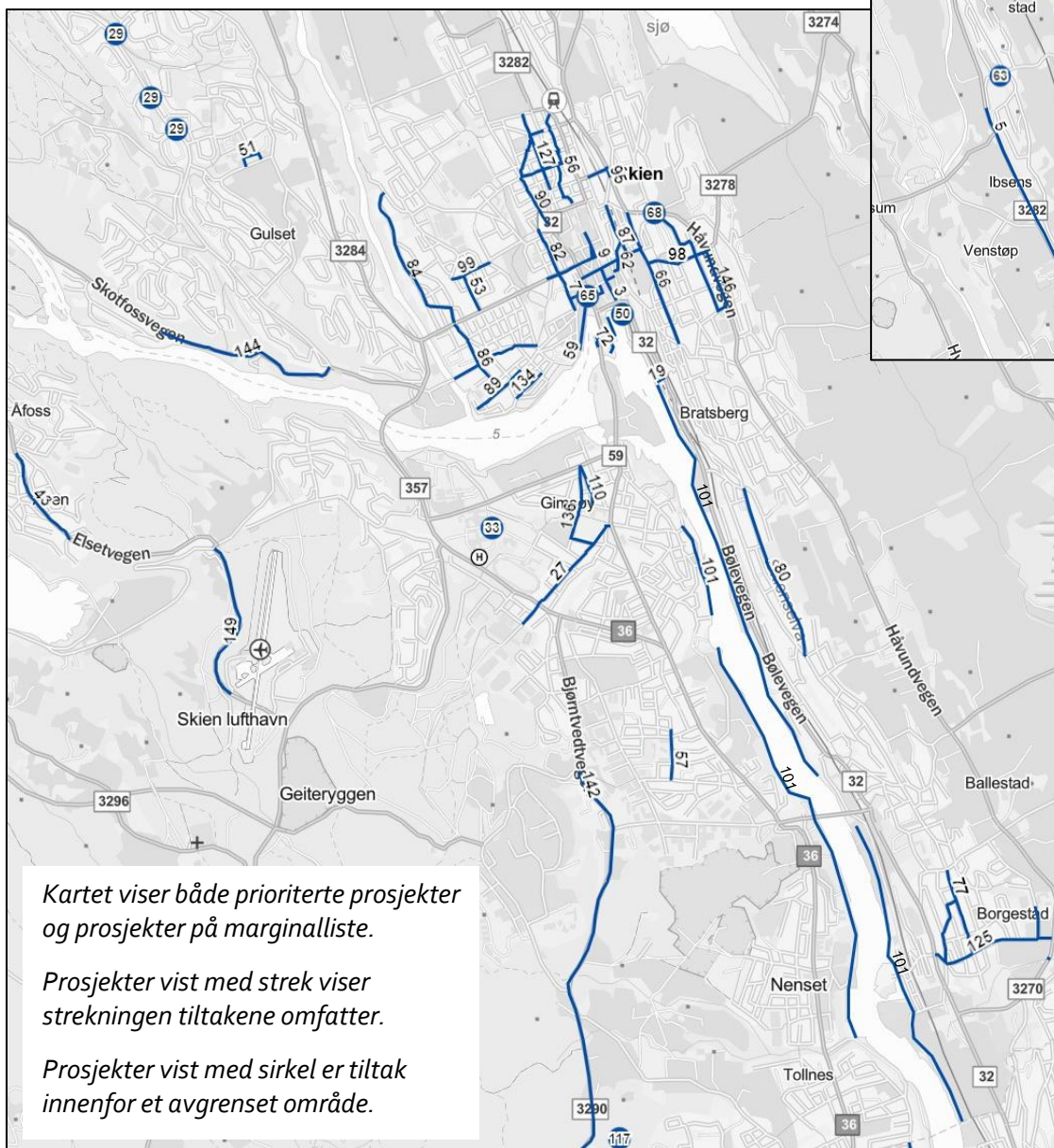
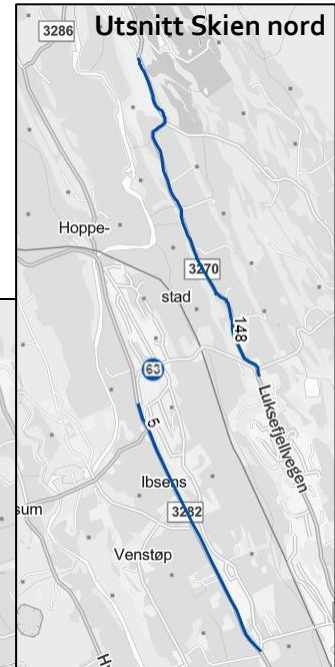
[Lenke til nummererte prosjekter i webkart](#). Søk på prioritetsnummer vist i kartene under og finn beskrivelse av prosjektet. Se også prosjektlister i vedlegg 1

### Prosjekter på overordnet vegnett (grønne)





Skien: Prosjekter i knutepunkt,  
i sentrum og inn mot sentrum  
og trygge forbindelser i nærmiljøet  
(blå)



Kartet viser både prioriterte prosjekter  
og prosjekter på marginalliste.

Prosjekter vist med strek viser  
strekningen tiltakene omfatter.

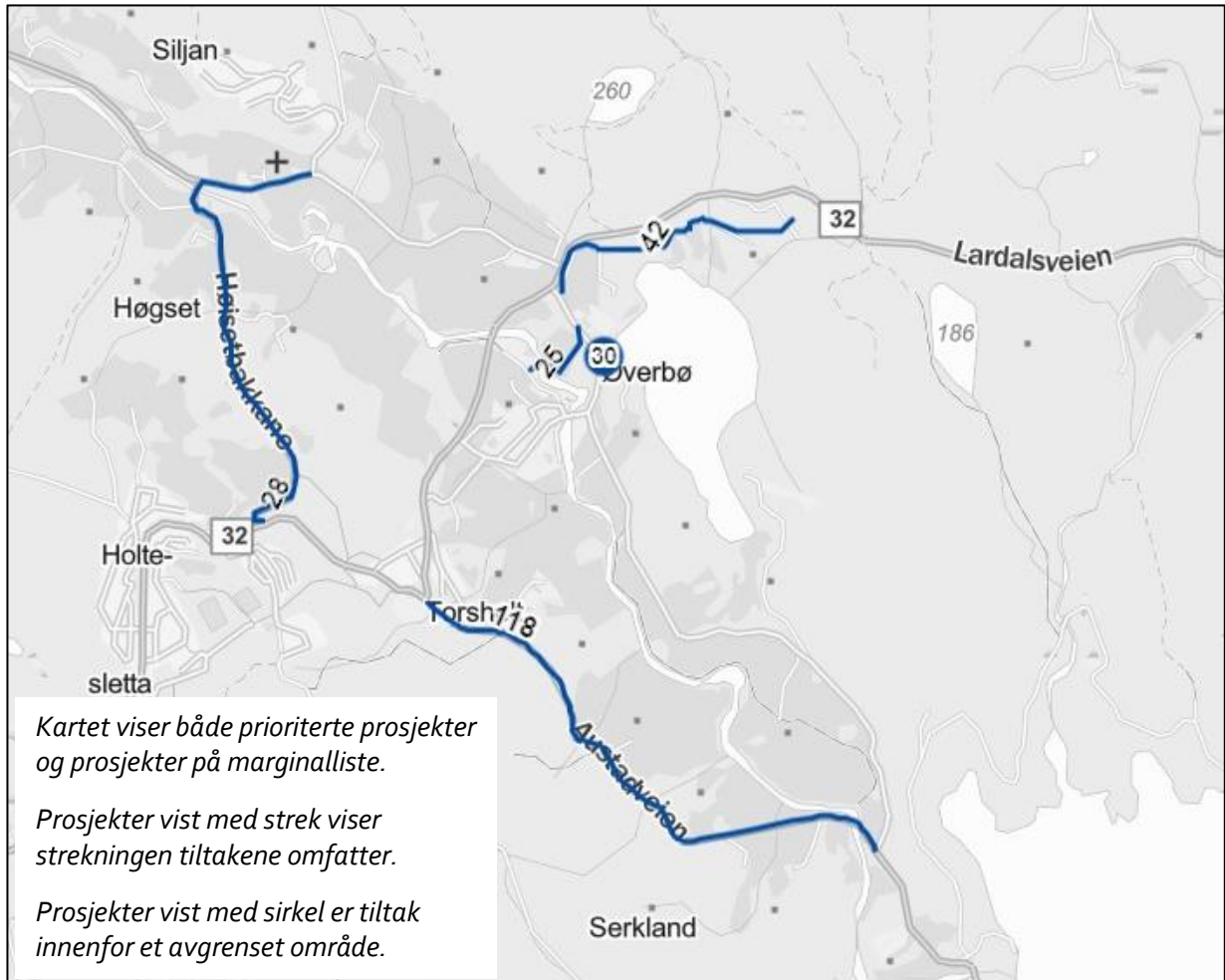
Prosjekter vist med sirkel er tiltak  
innenfor et avgrenset område.



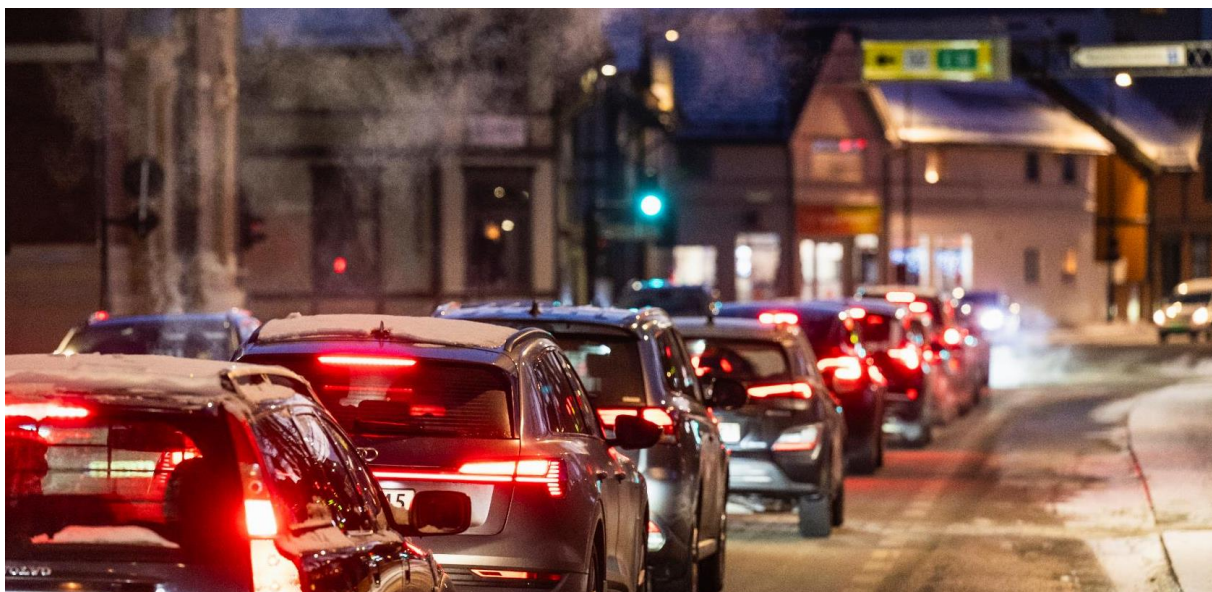


## Siljan:

Prosjekter i knutepunkt, i sentrum og inn mot sentrum og trygge forbindelser i nærmiljøet (blå)



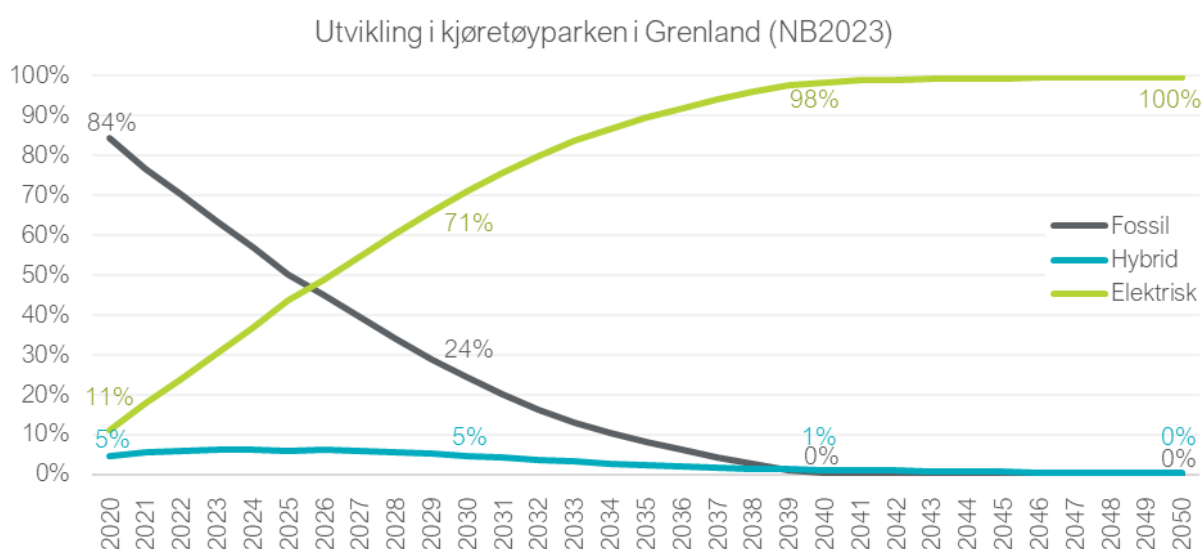
## 5 Virkninger og måloppnåelse



### Trafikkutvikling uten en bypakke

Uten en ny bypakke vil trafikken i Grenland øke. Trafikkberegninger viser at trafikken totalt i byområdet vil øke med opp mot 20 prosent fram mot 2030 uten bommer i Grenland. Den beregnede trafikkveksten vil gi lengre køer og dårligere framkommelighet for næringstransporten og kollektivtransporten. Økt trafikk gir også mer svevestøv, støy og klimagassutslipp.

Årsaken til at trafikkveksten beregnes mye høyere enn befolkningsveksten på 4 prosent er utviklingen i elbilandelen som beregnes til 71 prosent i 2030. Elbiler er vesentlig billigere i bruk enn bensin- og dieslbiler, og dette øker bilbruken.





## Hvordan ulike tiltak bidrar til å nå nullvekstmålet

Grenland ønsker å inngå en byvekstavtale med staten, og bypakke fase 2 er en del av forhandlingsgrunnlaget for en slik avtale. Beregninger viser at bomtaksten i fase 2 og innføring av elbiltakst i bomsystemet har størst effekt på nullvekstmålet. Størst trafikkreduksjon oppnås i bompunktene, hvor trafikken halveres. Rabatten for elbil forutsettes fjernet når staten åpner for det, og det vil gi ytterligere trafikkreduksjon.

Den bompengefinansierte bypakka er imidlertid bare en del av en større virkemiddelpakke for å nå nullvekstmålet, og må suppleres med ytterlige virkemidler for å ikke øke personbiltrafikken.

Restriktiv parkeringspolitikk og andre bildempende tiltak som prioritering av andre trafikantgrupper i gatenettet har betydning i å nå nullvekstmålet. Det er ikke mulig å pålegge avgift på private parkeringsplasser. Ny parkeringsordning er nylig innført i Porsgrunn. Det vil være mye byggeaktivitet i Skien sentrum i årene framover som allerede påvirker aktørene i sentrum. Det lokale handlingsrommet på kort sikt er derfor trolig en mer restriktiv parkeringspolitikk på offentlige parkeringsplasser, spesielt for de ansatte i offentlige virksomheter.

Beregningene viser at mer konsentrert arealbruk også har et potensial for å redusere trafikkveksten. Dette forutsetter en mer målrettet fortetting og konsentrasjon av kontorarbeidsplasser, handel og tjenester i knutepunkt og sentrum. Dette bidrar til å redusere behovet for bilbruk og styrker grunnlaget for andre transportformer enn bil.

Beregningene forutsetter en prioritert satsing på mange mindre tiltak for gange, sykkel og kollektivtransport. Bedriftssamarbeid for grønne reiser (FUS) som stimulerer til økt bruk av gange, sykling, buss og tog på en del av arbeidsreisene vil også kunne ha vesentlig effekt i å nå nullvekstmålet. Faglige vurderinger viser at dersom for eksempel alle de 2500 ansatte på Herøya velger bort personbilen på arbeidsreisen to dager i uka så vil trafikkarbeidet i Grenland reduseres betydelig.

Effekter av endrede rammevilkår som harmonisering av elbilbeskatningen påvirker trafikkveksten i stor grad. Dette innebærer at elbilene ilegges en veibruksavgift like stor som den veibruksavgiften som fossildrevne biler i dag betaler som del av diesel- og bensinprisen. En harmonisering av elbilbeskatningen på statlig nivå vil være et vesentlig bidrag til å gjøre det mer sannsynlig at man når nullvekstmålet i Grenland. I tillegg vil utviklingen av drivstoff- og elektrisitetspriser og økt omfang av hjemmekontor også bidra til å nå nullvekstmålet.

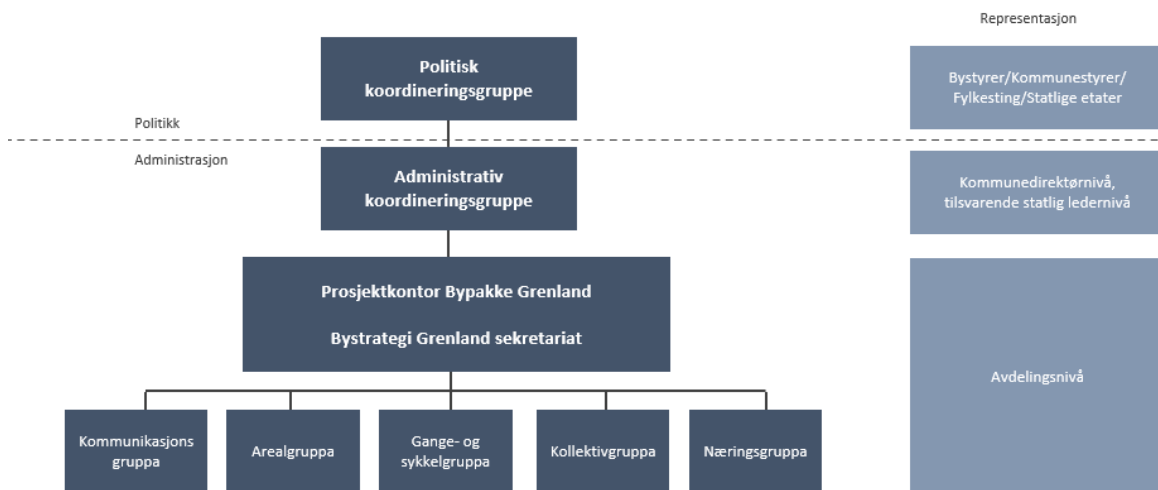
Beregningene viser at ved helhetlig virkemiddelbruk, kombinert med mulige endringer i rammevilkårene, vil trafikkreduksjonen kunne bli så stor at det er mulig å oppnå nullvekst i personbiltrafikken i Grenland fram til 2030.

## 6 Styringsmodell

Det legges til grunn at Bypakke Grenland fase 2 skal inngå i en byvekstavtale. Inntil det foreligger en byvekstavtale, vil dagens organisering av Bystrategi Grenland og Bypakke fase 1 videreføres.

Partene i Bypakke Grenland er Telemark fylkeskommune, kommunene Porsgrunn, Skien og Siljan, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren. Alle er representert i politisk koordineringsgruppe (ledet av fylkesordfører eller fylkesvaraordfører) og i administrativ koordineringsgruppe (rådmannsnivået). Politisk koordineringsgruppe er et rådgivende og koordinerende organ og har ingen beslutningsmyndighet. Samarbeidet forholder seg til ordinære saksbehandlingsrutiner med kommunestyre og fylkesting som besluttsende myndighet.

Det legges til grunn at sentrale føringer for styringsmodell for byvekstavgifter vil bli implementert i Bypakke Grenland fase 2 gjennom forhandlingene om byvekstavtale, jf. omtale av styringsmodell i Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033.

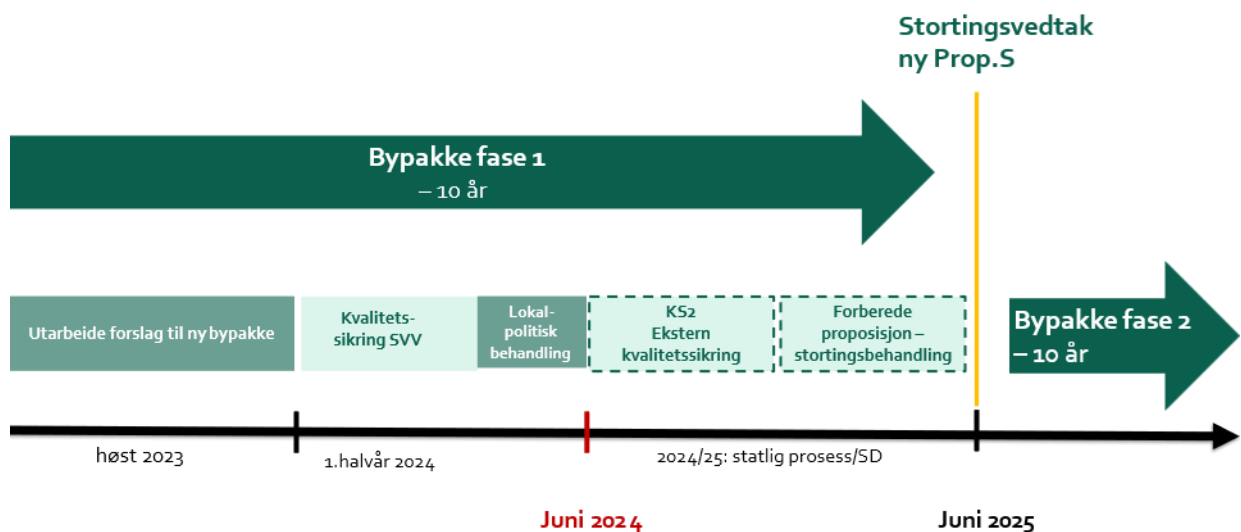


Modellen viser organiseringen av Bystrategi Grenland-samarbeidet. Det enkelte prosjekt i Bypakke Grenland har egen organisering der ansvaret er lagt til den enkelte vegeier/ ansvarlig partner. Prosjektene blir definert i egne mandater som vedtas i administrativ koordineringsgruppe i tråd med politisk bestilling nedfelt i proposisjonen og i handlingsprogrammet.

## 7 Videre prosess

Etter lokale likelydende vedtak av Bypakke Grenland fase 2 vil Samferdselsdepartementet gjennomføre ekstern kvalitetssikring (KS2). Deretter utarbeides et grunnlag for en proposisjon til Stortinget som oversendes til Samferdselsdepartementet for endelig ferdigstilling. Det er Stortinget som fatter endelig vedtak om bompengeskjeving. Det beregnes om lag ett år fra lokale vedtak til stortingsvedtak.

Bypakke Grenland fase 2 forutsettes etablert snarest mulig etter at proposisjonen blir vedtatt i Stortinget.



Figur som illustrerer prosessen fram til vedtak av en proposisjon til Stortinget (Prop. S) for fase 2

## Vedlegg

Vedlegg 1: Prosjektportefølje og marginalliste

[Lenke til nummererte prosjekter i webkart](#)

[Lenke til kunnskapsgrunnlag og utredninger](#)





«Nå skapes det nye Grenland»

<https://bypakka.no>

**bypakke**  
**GRENLAND**