



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 153 S

(2024–2025)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

## Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark



# Innhold

|          |                                                          |           |           |                                                                                                            |           |
|----------|----------------------------------------------------------|-----------|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Innledning .....</b>                                  | <b>5</b>  | <b>8</b>  | <b>Styringsmodell .....</b>                                                                                | <b>20</b> |
| <b>2</b> | <b>Bakgrunn .....</b>                                    | <b>5</b>  | <b>9</b>  | <b>Fylkeskommunal garanti .....</b>                                                                        | <b>21</b> |
| <b>3</b> | <b>Lokalpolitisk behandling .....</b>                    | <b>6</b>  | <b>10</b> | <b>Samferdselsdepartementets<br/>vurdering .....</b>                                                       | <b>21</b> |
| <b>4</b> | <b>Omtale av aktuelle prosjekter<br/>og tiltak .....</b> | <b>11</b> | <b>11</b> | <b>Avtale .....</b>                                                                                        | <b>22</b> |
| <b>5</b> | <b>Trafikkgrunnlag .....</b>                             | <b>18</b> |           | <b>Forslag til vedtak om utbygging<br/>og finansiering av Bypakke Grenland<br/>fase 2 i Telemark .....</b> | <b>23</b> |
| <b>6</b> | <b>Finansieringsopplegg .....</b>                        | <b>19</b> |           |                                                                                                            |           |
| <b>7</b> | <b>Bompengeopplegg .....</b>                             | <b>19</b> |           |                                                                                                            |           |



# Prop. 153 S

(2024–2025)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 20. juni 2025,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Støre)*

### 1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen frem forslag om delvis bompengefinansiering av Bypakke Grenland fase 2, i tråd med lokalpolitiske vedtak. Bypakke Grenland er et samarbeid mellom kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan, Telemark fylkeskommune, Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen og Statsforvalteren.

Formålet med Bypakke Grenland fase 2 er å bidra til at veksten i persontransport med bil tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). I tillegg skal bypakken bygge opp under mål i bystrategisamarbeidet for Grenland, et regionalt samarbeid om areal, transport og klima mellom kommunene, fylkeskommunen og staten.

Samlet økonomisk ramme for Bypakke Grenland fase 2 er foreløpig beregnet til om lag 3,2 mrd. 2025-kr. Finansieringen er basert på bompenger, kommunale midler og fylkeskommunale midler. Det er ikke lagt til grunn statlige midler i bypakken.

Grenland har i dag innkreving gjennom Bypakke Grenland fase 1. Fra lokale myndigheter ble det høsten 2024 ønsket en avklaring på om innkrevingen i Bypakke Grenland fase 1 kunne fortsette innenfor den vedtatte tidsrammen på ti år, eller frem til fase 2 eventuelt ble startet opp, eller om den opphørte når det estimerte inntektsnivået ble nådd. I brev av 11. november 2024 åpnet

Samferdselsdepartementet for at innkreving i Bypakke Grenland fase 1 kunne fortsette i inntil ti år slik det er lagt til grunn i Prop. 134 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark*, jf. Innst. 393 S (2014–2015). Dette var på bakgrunn av at det er den fastsatte gjennomsnittstaksten og fastsatt innkrevingstid som utgjør rammen for bypakken, ikke en estimert inntekt. Som en oppfølging ble det vedtatt lokalt at innkrevingen skal fortsette til oktober 2026 eller til fase 2 starter opp.

Bompengeinnkrevingen i Bypakke Grenland fase 2 er basert på dagens innkrevingsordning, og det skal ikke etableres nye bomstasjoner. I tråd med lokale vedtak foreslås en gjennomsnittstakst på 11 2023-kroner, som tilsvarer i underkant av 12 2025-kr. Det foreslås å øke grunntakstene sammenlignet med dagens nivå og innføre betaling for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1. Det legges til grunn en innkrevingsperiode for fase 2 av bypakken på inntil ti år.

### 2 Bakgrunn

Bypakke Grenland er forankret i konseptvalgutredningen (KVU) for Grenland fra 2010, som sammen med ekstern kvalitetssikring (KS1) og regjeringens beslutning la til grunn en utvikling av transportsystemet i Grenland gjennom tre

faser for å møte fremtidige kapasitetsutfordringer. Bypakke Grenland fase 1 ble vedtatt av Stortinget i 2015 gjennom behandling av Prop. 134 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark*, jf. Innst. 393 S (2014–2015). Gjennom fase 1 er det bygget ut en rekke prosjekter og tiltak som har tilrettelagt for kollektivtransport, sykkel og gange, og gitt bedre fremkommelighet for næringstransporten.

I 2017 og 2018 ble det gjennomført en byutredning for Grenland som erstattet en tidligere føring om at konseptvalgutredningen for Grenland skulle revideres, før arbeidet med neste fase av bypakken kunne starte.

I oppstarten av arbeidet med fase 2 av bypakken ble det lagt til grunn at riksveiprojektet rv. 36 Skjelsvik–Skyggstein skulle delvis bompengefinansieres gjennom bypakken. Som følge av manglende lokalpolitisk enighet om den videre planleggingen av prosjektet, ble det arbeidet videre med bypakken uten dette prosjektet. Etter Stortingets behandling av Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024) er rv. 36 Skjelsvik–Skyggstein lagt inn i Statens vegvesens utviklingsportefølje.

Bypakke Grenland fase 2 følger opp den langsiktige strategien med utvikling av transport-systemet i Grenland, og samsvarer godt med målene i Bystrategi Grenland og sentrale føringer i areal- og transportplanen (ATP) for Grenland. Prosjektene og virkemidlene i Bypakke Grenland fase 2 inngår i en helhetlig tiltakspakke som skal bidra til å nå nullvektmålet for persontransport med bil. I arbeidet med Bypakke Grenland fase 2 har det blitt prioritert tiltak for å bedre fremkommeligheten gjennom forbedringer av veinettet og overføring av reiser fra bil til kollektivtransport, gange og sykkel. Økt fremkommelighet, spesielt for næringstransporten, samsvarer godt med både det vedtatte hovedmålet og med samfunns-målet fra KVV Grenland (2010).

Det er forutsatt at Bypakke Grenland fase 2 skal avløse fase 1 av bypakken. Ved overgang fra fase 1 til fase 2, legges det til grunn at eventuelle ubrukte midler fra fase 1 disponeres i fase 2, og kommer i tillegg til rammene for fase 2. Tilsvarende skal også økonomiske forpliktelser knyttet til tiltak og prosjekter i fase 1 følges opp i fase 2.

De lokale partene i Grenland ønsker å komme i posisjon til å forhandle om en mulig byvekst-avtale med staten. Bypakke Grenland fase 2 vil i så fall kunne bli en del av en slik avtale. Den endelige sammensetningen av virkemiddelbruk vil være tema i eventuelle forhandlinger om en byvekst-avtale for Grenland.

### *Ekstern kvalitetssikring og prisomregning*

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av bypakkens finansieringssevne og de underliggende forutsetningene for finansieringen av tiltakene i bypakken. Den eksterne kvalitetssikreren vurderer at finansieringsgrunnlaget for Bypakke Grenland fase 2 er svært robust. Videre vurderer kvalitetssikreren at tiltakene og prosjektene som planlegges gjennomført, støtter opp under målene for bypakken og følger den langsiktige strategien for utvikling av transport-systemet i Grenland.

Den eksterne kvalitetssikreren har også gjort en overordnet vurdering av grunnlaget for kostnadsestimatene for prosjekter og tiltak i den prioriterte prosjektporteføljen. Det er i stor grad samsvar mellom den eksterne kvalitetssikreren og Statens vegvesens vurderinger. Kvalitetssikreren mener kostnadsestimatene er usikre på grunn av lav modenhet i prosjektene og utfordrende rammebetingelser, og peker også på at gjennomføringen av en portefølje med et høyt antall prosjekter kan bli en utfordring. Porteføljeprinsippet og fleksibilitet i prosjektenes omfang gir likevel rom for styring. Den eksterne kvalitetssikreren anbefaler imidlertid å tydeliggjøre kriterier for porteføljestyringen samt at det arbeides videre med prosjekt- og gjennomføringsplaner.

Beløpene i denne proposisjonen presenteres i 2025-kr. Tallgrunnlaget som lå til grunn for den lokalpolitiske behandlingen av bompengesaken og den eksterne kvalitetssikringen var i 2023-prisnivå. Ved omregning fra 2023-kr til 2024-kr er det benyttet Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks for veianlegg på 2,5 pst. Ved omregning fra 2024-kr til 2025-kr er det benyttet en foreløpig indeks på 4,5 pst. Endelige indekser fra Statistisk sentralbyrå vil benyttes ved prisomregning til det aktuelle års prisnivå etter hvert som disse foreligger. Som grunnlag for senere prisomregning blir prisnivået i 2023 brukt som referanse.

## **3 Lokalpolitisk behandling**

Det er lokalpolitisk enighet om Bypakke Grenland fase 2 gjennom lokalpolitiske vedtak i kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan, og Telemark fylkeskommune våren og sommeren 2024.

Skien, Porsgrunn og Siljan kommuner behandlet saken i møte i henholdsvis bystyret i Skien kommune 30. mai 2024, bystyret i Porsgrunn kommune 30. mai 2024 og kommunestyret i Siljan kommune 11. juni 2024 og fattet følgende vedtak:

«Skien kommune/Porsgrunn kommune/Siljan kommune slutter seg til at:

1. Det blir etablert en fase 2 for bypakke Grenland, Bypakke Grenland fase 2. Finansiering av Bypakke Grenland fase 2 er basert på innkreving av bompenger, fylkeskommunale og kommunale midler.
2. Det er forutsatt at Bypakke Grenland fase 2 skal avløse fase 1 av bypakken. Ved overgang fra fase 1 til fase 2, legges det til grunn at eventuelle ubrukte midler fra fase 1 disponeres i fase 2, og kommer i tillegg til rammene for fase 2. Tilsvarende skal også økonomiske forpliktelser knyttet til gjenstående tiltak og prosjekter i vedtatte handlingsprogram fra fase 1 følges opp i fase 2.
3. Det legges til grunn en prosjektportefølje i prioritert rekkefølge slik det er spesifisert i vedlegg 1 til vedtak. Samlet finansieringsbehov for fase 2 av Bypakke Grenland er foreløpig beregnet til om lag 3 077 mill. 2023-kr, inkludert forpliktelsene fra Bypakke Grenland fase 1.
4. Bypakke Grenland fase 2 skal styres etter prinsippene for porteføljestyring. Porteføljestyring innebærer at omfanget av utbyggingen må tilpasses til tilgjengelige inntekter i bypakken. Dersom økonomien i bypakken blir dårligere enn forventet og/eller enkelte prosjekter blir dyrere enn opprinnelig beregnet, er Skien kommune/Porsgrunn kommune/Siljan kommune enige i at det må kuttes i den vedtatte prosjektporteføljen. Dersom økonomien i bypakken blir bedre enn forventet og/eller enkelte prosjekter i porteføljen blir rimeligere enn opprinnelig beregnet er det lagt til grunn at tiltak fra marginallisten kan gjennomføres.
5. Den etablerte politiske koordineringsgruppen fra Bypakke Grenland fase 1 videreføres som et rådgivende og koordinerende organ for Bypakke Grenland fase 2. Samarbeidet forholder seg til ordinære saksbehandlingsrutiner, med kommunestyre og fylkesting som besluttende myndighet.
6. Rådmann/Kommunedirektør gis i samråd med politisk koordineringsgruppe fullmakt til å gjøre mindre justeringer i forbindelse med utarbeidelse av proposisjon til Stortinget.
7. Det legges til grunn en lokal egenandel på minimum 20 pst på fylkeskommunale/kommunale prosjekter, beregnet av investeringsbeløp eksklusiv merverdiavgift. Egenandelen fordeles ved at Telemark fylkeskommune bidrar med 75 pst og kommunene bidrar med 25 pst. Den kommunale egenandelen fordeles ved at Skien kommune bidrar med 59 pst,

Porsgrunn kommune bidrar med 39 pst og Siljan kommune bidrar med 2 pst. Egenandelen kan ikke finansieres med bompenger.

8. All refusjon av merverdiavgift på fylkeskommunale/kommunale prosjekter skal gå til finansiering av prosjektene i bypakken.
9. Det legges til grunn en gjennomsnittstakst for Bypakke Grenland fase 2 på inntil 11 kr i 2023-prisnivå. Gjennomsnittstaksten skal prisjusteres med Statistisk Sentralbyrå (SSB) sin byggekostnadsindeks for veganlegg fram til bompengeneinnkrevingen starter opp i de eksisterende bomstasjoner. I innkreivingsperioden skal gjennomsnittstaksten justeres med SSB sin konsumprisindeks.
10. Det legges til grunn at bompengeselskapet Vegfinans AS får i oppdrag å finansiere bompengandelen i Bypakke Grenland fase 2. Bompengeselskapet Vegfinans AS får fullmakt til å
  - a. Prisjustere gjennomsnittstaksten i henhold til Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks uten ytterligere lokalpolitisk behandling.
  - b. Innføre lavere rabatt for nullutslippskjøretøy for takstgruppe 1, når takstretningslinjene åpner opp for en lavere rabatt.
11. Det legges opp til å skille mellom takster i rushtid og utenom rushtid. Rushtid er fra kl. 07.00 til kl. 09.00 samt fra kl. 15.00 til kl. 17.00 mandag til fredag unntatt offentlige fri- og helligdager.
12. På bakgrunn av en gjennomsnittstakst på 11 2023-kr og forventet kjøretøysammensetning er det foreløpig beregnet følgende grunntakster i 2023-kr:
 

| Takstgrupper                         | Takstgruppe 1 | Takstgruppe 2 |
|--------------------------------------|---------------|---------------|
| Utenfor rushtid                      | 20            | 40            |
| Rushtid (07:00–09:00 og 15:00–17:00) | 27            | 54            |
13. Rabatter er forutsatt å følge til enhver tids gjeldende nasjonale takstretningslinjer, som forutsetter gyldig brukeravtale og brikke med en AutoPASS-utsteder. Per i dag er følgende gjeldende:
  - a. Kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 pst rabatt. Kjøretøy i takstgruppe 2 får ingen rabatt.
  - b. Det legges til grunn at nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 som hovedregel skal ha minste rabatt som er tillatt i forhold til enhver tids gjeldende takstretningslinjer for bompengeprosjekter:

- i. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 får 30 pst rabatt av takst etter fratrekk av brikkerabatt. Den samme rabatten gjelder også el-varebiler (N1).
  - ii. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 får 100 pst rabatt av ordinær takst. Rabatten gjelder også gasskjøretøy (GA).
  - c. Det innføres et passeringstak på 60 betalbare passeringer per kalendermåned. Ordningen gjelder kjøretøy i både takstgruppe 1 og 2, og samlet i alle bomstasjonene.
  - d. Kjøretøy i takstgruppe 2 skal betale det dobbelte av grunntaksten for kjøretøy i takstgruppe 1.
  - e. Personbiler med tillatt totalvekt over 3 500 kg registrert i kjøretøykategori M1 i Autosys med gyldig brukeraftale og brikke, får takst som kjøretøy i takstgruppe 1.
14. Det legges til grunn en ordning med timesregel som innebærer at det belastes for kun en passering per kjøretøy innenfor en periode på inntil en time. Tidsrommet starter ved den første registrerte passeringen, og dette vil også gjelde i overgangene mellom ulike takstnivåer i rush og utenom rush. Ordningen omfatter alle bomstasjonene, og gjelder både takstgruppe 1 og 2. Det er ikke krav om gyldig brukeraftale og brikke.
15. Fritaksordninger er forutsatt å følge til enhver tid gjeldende nasjonale takstretningslinjer. Per i dag er følgende gjeldende:
- a. Uniformerte og sivile utrykningskjøretøy.
  - b. Kollektivtransportkjøretøy i rute
  - c. Forflytningshemmede med parkeringsbevis med en gyldighet på minimum to år.
16. Det legges til grunn innkreving av bompenger i 13 automatiske bomstasjoner med enveis innkreving slik det er spesifisert i tabellen under.

| Bomstasjon                  | Merknad                            | Innkrevingsretning |
|-----------------------------|------------------------------------|--------------------|
| 1. Fv. 357 Elstrømbrua      | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Sør til nord       |
| 2. Fv. 59 Klostergata       | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Sør til nord       |
| 3. Fv. 357 Hesselbergs gate | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Sør til nord       |
| 4. Fv. 32 Menstadbrua       | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Vest til øst       |
| 5. Fv. 32 Borgestadalleen   | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Sør til nord       |
| 6. Borgestad kirke          | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Sør til nord       |
| 7. Fv. 34 Sannivegen        | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Sør til nord       |
| 8. Rv. 36 Lensmannsdalen    | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Sør til nord       |
| 9. Fv. 48 Bjørntvedtvegen   | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Sør til nord       |
| 10. Fv. 32 Vallemysene      | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Sør til nord       |
| 11. Deichmannsgate          | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Sør til nord       |
| 12. Rv. 36 Herøyavegen      | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Sør til nord       |
| 13. Fjordgata               | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Sør til nord       |

17. Takstene og rabattordningene i vedtaks-punktene over ønskes gjennomført i eksisterende bomstasjoner snarest mulig etter Stortingsvedtak.
18. Det legges til grunn innkreving av bompenger i 10 år fra oppstart av innkreving i eksisterende bomstasjoner og at dette sammen med vedtatt gjennomsnittstakst setter rammen for bypakkas varighet.

«Bystyret ber om at de følgende prosjektene vurderes i fremtidige revisjoner av handlingsprogrammer for bypakka: FV3262 Moheim – Oklungen – Langangen: Trafikksikkerhet, flaskehalsutbedring, standardheving. Viktig for næringstransport.»

Bystyret i Porsgrunn kommune har i tillegg til vedtakene over også fattet et oversendelsesforslag ved sin behandling av bypakkens fase 2 30. mai 2024:

Dette vedtaket kommer i tillegg til de lokalpolitiske vedtakene som det er enighet om blant partene i bypakken. Oversendelsesforslaget viser til fremtidig revisjon av handlingsprogrammet for Bypakke Grenland, og knyttes til bruk av midlene som ligger i prosjektnummer 13, 14 og 15 i porteføljen. Oversendelsesforslaget vil derfor bli hånd-

tert som en del av porteføljestyringen av Bypakke Grenland fase 2.

Telemark fylkeskommune behandlet saken i møte i fylkestinget 12. juni 2024 og fattet følgende vedtak:

«Telemark fylkeskommune slutter seg til at:

1. Det blir etablert en fase 2 for bypakke Grenland, Bypakke Grenland fase 2. Finansiering av Bypakke Grenland fase 2 er basert på innkreving av bompenger, fylkeskommunale og kommunale midler.
2. Det er forutsatt at Bypakke Grenland fase 2 skal avløse fase 1 av bypakken. Ved overgang fra fase 1 til fase 2, legges det til grunn at eventuelle ubrukte midler fra fase 1 disponeres i fase 2, og kommer i tillegg til rammene for fase 2. Tilsvarende skal også økonomiske forpliktelser knyttet til gjenstående tiltak og prosjekter i vedtatte handlingsprogram fra fase 1 følges opp i fase 2.
3. Det legges til grunn en prosjektportefølje i prioritert rekkefølge slik det er spesifisert i vedlegg 1 til vedtak. Samlet finansieringsbehov for fase 2 av Bypakke Grenland er foreløpig beregnet til om lag 3 077 mill. 2023-kr, inkludert forpliktelsene fra Bypakke Grenland fase 1.
4. Bypakke Grenland fase 2 skal styres etter prinsippene for porteføljestyling. Porteføljestyling innebærer at omfanget av utbyggingen må tilpasses til tilgjengelige inntekter i bypakken. Dersom økonomien i bypakken blir dårligere enn forventet og/eller enkelte prosjekter blir dyrere enn opprinnelig beregnet, er Telemark fylkeskommune enige i at det må kuttes i den vedtatte prosjektporteføljen. Dersom økonomien i bypakken blir bedre enn forventet og/eller enkelte prosjekter i porteføljen blir rimeligere enn opprinnelig beregnet er det lagt til grunn at tiltak fra marginallisten kan gjennomføres.
5. Den etablerte politiske koordineringsgruppen fra Bypakke Grenland fase 1 videreføres som et rådgivende og koordinerende organ for Bypakke Grenland fase 2. Samarbeidet forholder seg til ordinære saksbehandlingsrutiner, med kommunestyrer og fylkesting som besluttende myndighet.
6. Fylkesdirektør gis i samråd med politisk koordineringsgruppe fullmakt til å gjøre mindre justeringer i forbindelse med utarbeidelse av proposisjon til Stortinget.
7. Det legges til grunn en lokal egenandel på minimum 20 pst på fylkeskommunale/kom-

munale prosjekter, beregnet av investeringsbeløp eksklusiv merverdiavgift. Egenandelen fordeles ved at Telemark fylkeskommune bidrar med 75 pst og kommunene bidrar med 25 pst. Den kommunale egenandelen fordeles ved at Skien kommune bidrar med 59 pst, Porsgrunn kommune bidrar med 39 pst og Siljan kommune bidrar med 2 pst. Egenandelen kan ikke finansieres med bompenger.

8. All refusjon av merverdiavgift på fylkeskommunale/kommunale prosjekter skal gå til finansiering av prosjektene i bypakken.
9. Det legges til grunn en gjennomsnittstakst for Bypakke Grenland fase 2 på inntil 11 kr i 2023-prisnivå. Gjennomsnittstaksten skal prisjusteres med Statistisk Sentralbyrå (SSB) sin byggekostnadsindeks for veganlegg fram til bompengeneinnkrevningen starter opp i de eksisterende bomstasjoner. I innkrevingsperioden skal gjennomsnittstaksten justeres med SSB sin konsumprisindeks.
10. Det legges til grunn at bompengeselskapet Vegfinans AS får i oppdrag å finansiere bompengandelen i Bypakke Grenland fase 2. Bompengeselskapet Vegfinans AS får fullmakt til å
  - a. Prisjustere gjennomsnittstaksten i henhold til Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks uten ytterligere lokalpolitisk behandling.
  - b. Innføre lavere rabatt for nullutslippskjøretøy for takstgruppe 1, når takstretningslinjene åpner opp for en lavere rabatt.
11. Det legges opp til å skille mellom takster i rushtid og utenom rushtid. Rushtid er fra kl. 07.00 til kl. 09.00 samt fra kl. 15.00 til kl. 17.00 mandag til fredag unntatt offentlige fri- og helligdager.
12. På bakgrunn av en gjennomsnittstakst på 11 2023-kr og forventet kjøretøysammensetning er det foreløpig beregnet følgende grunntakster i 2023-kr:

| Takstgrupper                            | Takst-<br>gruppe 1 | Takst-<br>gruppe 2 |
|-----------------------------------------|--------------------|--------------------|
| Utenfor rushtid                         | 20                 | 40                 |
| Rushtid (07:00–09:00<br>og 15:00–17:00) | 27                 | 54                 |

13. Rabatter er forutsatt å følge til enhver tids gjeldende nasjonale takstretningslinjer, som forutsetter gyldig brukeravtale og brikke med en AutoPASS-utsteder. Per i dag er følgende gjeldende:

- a. Kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 pst rabatt. Kjøretøy i takstgruppe 2 får ingen rabatt.
  - b. Det legges til grunn at nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 som hovedregel skal ha minste rabatt som er tillatt i forhold til enhver tids gjeldende takstretningslinjer for bompengeprosjekter:
    - i. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 får 30 pst rabatt av takst etter fratrekk av brikkerabatt. Den samme rabatten gjelder også el-varebiler (N1).
    - ii. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 får 100 pst rabatt av ordinær takst. Rabatten gjelder også gasskjøretøy (GA).
  - c. Det innføres et passeringstak på 60 betalbare passeringer per kalendermåned. Ordningen gjelder kjøretøy i både takstgruppe 1 og 2, og samlet i alle bomstasjonene.
  - d. Kjøretøy i takstgruppe 2 skal betale det dobbelte av grunntaksten for kjøretøy i takstgruppe 1.
  - e. Personbiler med tillatt totalvekt over 3 500 kg registrert i kjøretøykategori M1 i Autosys med gyldig brukeravtale og brikke, får takst som kjøretøy i takstgruppe 1.
14. Det legges til grunn en ordning med timesregel som innebærer at det belastes for kun en passering per kjøretøy innenfor en periode på inntil en time. Tidsrommet starter ved den første registrerte passeringen, og dette vil også gjelde i overgangene mellom ulike takstnivåer i rush og utenom rush. Ordningen omfatter alle bomstasjonene, og gjelder både takstgruppe 1 og 2. Det er ikke krav om gyldig brukeravtale og brikke.
  15. Fritaksordninger er forutsatt å følge til enhver tid gjeldende nasjonale takstretningslinjer. Per i dag er følgende gjeldende:
    - a. Uniformerte og sivile utrykningskjøretøy.
    - b. Kollektivtransportkjøretøy i rute
    - c. Forflytningshemmede med parkeringsbevis med en gyldighet på minimum to år.
  16. Det legges til grunn innkreving av bompenger i 13 automatiske bomstasjoner med enveis innkreving slik det er spesifisert i tabellen under.

| Bomstasjon                  | Merknad                            | Innkrevingsretning |
|-----------------------------|------------------------------------|--------------------|
| 1. Fv. 357 Elstrømbrua      | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Sør til nord       |
| 2. Fv. 59 Klostergata       | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Sør til nord       |
| 3. Fv. 357 Hesselbergs gate | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Sør til nord       |
| 4. Fv. 32 Menstadbrua       | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Vest til øst       |
| 5. Fv. 32 Borgestadalleen   | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Sør til nord       |
| 6. Borgestad kirke          | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Sør til nord       |
| 7. Fv. 34 Sannivegen        | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Sør til nord       |
| 8. Rv. 36 Lensmannsdalen    | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Sør til nord       |
| 9. Fv. 48 Bjørntvedtvegen   | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Sør til nord       |
| 10. Fv. 32 Vallemyrene      | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Sør til nord       |
| 11. Deichmannsgate          | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Sør til nord       |
| 12. Rv. 36 Herøyavegen      | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Sør til nord       |
| 13. Fjordgata               | Etablert i Bypakke Grenland fase 1 | Sør til nord       |

17. Takstene og rabattordningene i vedtaks-punktene over ønskes gjennomført i eksisterende bomstasjoner snarest mulig etter Stortingetsvedtak.
18. Det legges til grunn innkreving av bompenger i 10 år fra oppstart av innkreving i eksisterende bomstasjoner og at dette sammen med vedtatt gjennomsnittstakst setter rammen for bypakkas varighet.
19. Vegfinans Bypakke Grenland AS skal gjennomføre finansiering av bompengeprosjektet gjennom interne lån fra Vegfinans Vestfold og Telemark AS, som eier alle aksjer i selskapet. Vegfinans Vestfold og Telemark AS, et heleid datterselskap av Vegfinans AS, skal stå for ekstern finansiering av prosjektet. Telemark fylkeskommune garanterer ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for Veg-

*finans Vestfold og Telemark AS, begrenset oppad til 380 mill. kr for lån til finansiering av Vegfinans Bypakke Grenland AS. Garantibeløpet gjelder med tillegg av 10 pst av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgende 420 mill. kr. Garantien omfatter også inngåtte sikringsavtaler tilknyttet prosjektets lånefinansiering. Telemark fylkeskommune garanterer samtidig ved selvskyldnerkausjon for Vegfinans Bypakke Grenland AS sin gjeld overfor Vegfinans Vestfold og Telemark AS begrenset oppad til det samme beløp. Telemark fylkeskommune har rett til å sikre garantiene med 1. prioritets pant i Vegfinans Bypakke Grenland AS rett til å innkreve bompenger, med tillegg av 10 pst av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger.*

20. *Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden på 10 år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftens § 3. Samlet garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 13 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen.*
21. *Telemark fylkeskommune sitt garantiansvar reduseres i takst med den faktiske nedbetaling av Vegfinans Bypakke Grenland AS sin gjeld.*
22. *Om garantien kommer til anvendelighet frasier Telemark fylkeskommune seg muligheten for regresskrav som går utover Vegfinans Bypakke Grenland AS sin innkrevingsrett. Dette er et forhold mellom kausjonist og låntaker / ev Telemark fylkeskommune og Vegfinans AS. Kausjonens gyldighet ovenfor lån-*

*giver er ikke betinget av hvorvidt Telemark fylkeskommune har frasagt seg muligheten for regresskrav eller ikke.*

23. *Garantiene gis under forutsetning av Kommunal- og distriktssdepartementets godkjenning etter kommuneloven § 14-19 første ledd.*
24. *Kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt i porteføljestyrte bompengepakker skal håndteres i den løpende porteføljestyringen og ikke gjennom økte takster eller forlenget innkreving. Garantistenes utlegg kan følgelig ikke dekkes ved å øke gjennomsnittstaksten eller forlenge innkrevingstiden utover det som blir fastsatt i stortingsproposisjonen for bypakken.»*

#### 4 Omtale av aktuelle prosjekter og tiltak

Bypakke Grenland fase 2 består av vei-, gang-, sykkel- og kollektivtiltak på kommunal vei, fylkesvei og riksvei. Prosjektene i porteføljen skal bidra til å nå nullvekstmålet, og er rettet mot sentrums- og knutepunktutvikling, trafiksikkerhet, gode forbindelser for gående og syklende og tiltak for et mer effektivt overordnet veinett, spesielt for næringstransporten.

Den økonomiske rammen for bypakken er foreløpig beregnet til 3 155 mill. 2025-kr. Dette inkluderer 86 mill. kr som vil benyttes til administrasjon av bypakken, samt 30 mill. kr til utskifting av teknisk utstyr i de 13 etablerte bomstasjonene, fjerning av innkrevingsutstyr og istandsetting av bomstasjonsområdet etter avsluttet innkreving.

En samlet fremstilling av den prioriterte prosjektporteføljen er vist i tabell 4.1.

Tabell 4.1 Oversikt over prosjektporteføljen for Bypakke Grenland fase 2.

| Prioritet nr. | Prosjekt nr. | Prosjektnavn og kort beskrivelse                                                                                                 | Veieier | Estimert finansieringsbehov i mill. 2025-kr |
|---------------|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------|
| 1             | 46           | Fv. 3294 Trommedalsvegen. Standardheving/ny vei.                                                                                 | Fv.     | 150                                         |
| 2             | 1            | Fv. 356 Raschebakken og Skippergata. Ombygging kryss, nytt kollektivfelt, gateutforming og nytt fortau.                          | Fv.     | 99                                          |
| 3             | 51           | Torggata, Telemarksgata og Rådhusplassen. Opprusting av gater, tilrettelegging for myke trafikanter og etablering av sykkelfelt. | Kv.     | 54                                          |
| 4             | 17           | Kammerherreløkka terminal. Opprustning.                                                                                          | Kv.     | 24                                          |
| 5             | 48           | Fv. 3282 Hoppestadvegen. Gang- og sykkelvei.                                                                                     | Fv.     | 82                                          |

Tabell 4.1 Oversikt over prosjektporteføljen for Bypakke Grenland fase 2.

| Prioritet nr. | Prosjekt nr. | Prosjektnavn og kort beskrivelse                                                               | Veieier | Estimert finansieringsbehov i mill. 2025-kr |
|---------------|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------|
| 6             | 30           | Rv. 354 Ørvik bru. Gang- og sykkelbru.                                                         | Rv.     | 10                                          |
| 7             | 53           | Lunde – Marensro. Trafikkavvikling. Tiltak for gående, syklende og kollektivtransport.         | Kv.     | 43                                          |
| 8             | 2            | Bergsbygdavegen. Fortau/gang- og sykkelvei.                                                    | Kv.     | 97                                          |
| 9             | 50           | Kverndalen 2. Gang- og sykkelveiløsning/opprustning av gågate.                                 | Kv.     | 54                                          |
| 10            | 26           | Slottsbrugate. Gang- og sykkelvennlig gate.                                                    | Kv.     | 13                                          |
| 11            | 59           | Eilert Sundts gate. Gang- og sykkelvennlig gate.                                               | Kv.     | 24                                          |
| 12            | 34           | Industrivegen på Heistad. Etablere fortau.                                                     | Kv.     | 7                                           |
| 13            | 37           | Mindre fremkommelighetstiltak for buss.                                                        |         | 161                                         |
| 14            | 38           | Mindre fremkommelighetstiltak for næringstransporten.                                          |         | 161                                         |
| 15            | 39           | Mindre tiltak for å gjøre det enkelt, trygt og attraktivt å gå og sykle.                       |         | 123                                         |
| 16            | 45           | Fv. 3294 Trommedalsvegen – fv. 32 Menstadbrua. Ny oppgradert veiforbindelse.                   | Fv.     | 450                                         |
| 17            | 22           | Kjølnes U – Myrene og Borge skole. Gang- og sykkelvennlige gater.                              | Kv.     | 16                                          |
| 18            | 42           | Fv. 32 Heivannsvegen. Gang- og sykkelvei.                                                      | Fv.     | 7                                           |
| 19            | 65           | Tverrforbindelser fv. 32 – Bryggevannet. Nye gangforbindelser.                                 | Kv.     | 12                                          |
| 20            | 3            | Rv. 354 Trosvikvegen bru. Gang- og sykkelbru.                                                  | Rv.     | 96                                          |
| 21            | 47           | Fv. 32 Møllebrua og rådhusrundkjøringen. Ny trafikk-løsning.                                   | Fv.     | 107                                         |
| 22            | 148          | Videreutvikling av knutepunkt Siljan sentrum.                                                  | Kv.     | 11                                          |
| 23            | 7            | Østre brygge. Utbedre gang- og sykkelforbindelsen langs elva.                                  | Kv.     | 43                                          |
| 24            | 49           | Fv. 357 Myren. Fremkommelighetstiltak for næringstransport, buss, gange og sykkel.             | Fv.     | 64                                          |
| 25            | 40           | Siljan sentrum. Snarvei og tilrettelegging for myke trafikanter.                               | Kv.     | 16                                          |
| 26            | 4            | Fv. 32 Storgata. Tiltak for gange, sykkel og næringstransport.                                 | Fv.     | 90                                          |
| 27            | 56           | Solumgata. Gang- og sykkelvennlig gate.                                                        | Kv.     | 31                                          |
| 28            | 149          | Fv. 3288 Høisethbakkane. Trafikksikkerhetstiltak.                                              | Fv.     | 2                                           |
| 29            | 55           | Gulsetringen g/s-kryssinger. Utbedring av underganger.                                         | Kv.     | 42                                          |
| 30            | 43           | Kommunesenter i Siljan – Møllekrysset. Kryssutbedring og tilrettelegging for myke trafikanter. | Kv.     | 2                                           |
| 31            | 20           | Storgata. Opprusting av eksisterende miljøgate.                                                | Kv.     | 21                                          |

Tabell 4.1 Oversikt over prosjektporteføljen for Bypakke Grenland fase 2.

| Prioritet nr. | Prosjekt nr. | Prosjektnavn og kort beskrivelse                                                                                 | Veieier | Estimert finansieringsbehov i mill. 2025-kr |
|---------------|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------|
| 32            | 14           | Fv. 32 Kjølnes ring – Jernbanegata. Fremkommelighets tiltak buss, kollektivfelt og nedprioritering av sideveier. | Fv.     | 26                                          |
| 33            | 60           | Området rundt Sykehuset Telemark i Skien. Prioritere fremkommelighet for gående, syklende og buss.               | Kv.     | 21                                          |
| 34            | 11           | Brevik sentrum. Forlengelse av miljøgate.                                                                        | Kv.     | 21                                          |
| 35            | 6            | Rv. 36 Skjelsvik – Sam Eydes gate. Tiltak for gående og syklende.                                                | Rv.     | 51                                          |
| 36            | 27           | Ferjegata. Opprusting av kollektivgate.                                                                          | Kv.     | 13                                          |
| 37            | 10           | Rv. 36 Kulltangundet bru – Hydrovegen. Utvide bru og etablere filterfelt i sørgående retning.                    | Rv.     | 32                                          |
| 38            | 9            | Fv. 32 Jernbanegata – Augestadvegen. Tiltak næringstransport i og inn mot kryss.                                 | Fv.     | 37                                          |
| 39            | 15           | Jernbanegata. Etablering av miljøgate.                                                                           | Kv.     | 81                                          |
| 40            | 41           | Fv. 32 Holtesletta – Torsholt. Utbedring av Torsholt sving og mindre gang- og sykkeltiltak.                      | Fv.     | 8                                           |
| 41            | 18           | Rv. 36 Herøyakrysset – Kulltangundbrua. Utbedring for gående og syklende. Trafikksikkerhetstiltak.               | Rv.     | 21                                          |
| 42            | 44           | Øverbølia. Snarvei til skolen.                                                                                   | Kv.     | 2                                           |
| 43            | 54           | Fv. 3300 Elsetvegen/Rambergvegen. Tiltak for gående og syklende.                                                 | Fv.     | 42                                          |
| 44            | 62           | Fv. 32 Rundkjøring Menstadbrua øst. Ekstra kjørefelt og nye busslommer.                                          | Fv.     | 21                                          |
| 45            | 150          | Fv. 32 Solvika – kommunegrense Skien. Gang- og sykkelvei.                                                        | Fv.     | 26                                          |
| 46            | 12           | Knutepunkt Porsgrunn. Etablere tilbud til myke trafikanter langs sporområdet.                                    | Kv.     | 19                                          |
| 47            | 63           | Fv. 32 Sandviksvegen/Nedre Skotlandsveg. Oppgradere fortau, krysningspunkt og flytting av holdeplasser.          | Fv.     | 15                                          |
| 48            | 64           | Fv. 59 Ulefossvegen øst. Tiltak for bussprioritering, gange og sykkel.                                           | Fv.     | 12                                          |
| 49            | 5            | Byebakken – Skien grense. Gang- og sykkelforbindelse langs vestsiden av elva.                                    | Kv.     | 61                                          |
| 50            | 66           | Bryggepromenaden. Oppgradering av gangforbindelsen langs Bryggevannet.                                           | Kv.     | 12                                          |
| 51            | 67           | Gulsetsenteret – Nyhusvegen. Fremkommelighet for gående, syklende og buss.                                       | Kv.     | 11                                          |
| 52            | 19           | Fv. 3262 Bjørkedalsvegen. Fortau/ gang- og sykkelvei.                                                            | Fv.     | 21                                          |
| 53            | 70           | Landstadsgate nord. Tiltak for gående og syklende, oppgradere opphøyde kryss.                                    | Kv.     | 10                                          |
| 54            | 71           | Rv. 36 Lensmannsdalen – Østre Buktenveg. Fortau.                                                                 | Rv.     | 9                                           |

Tabell 4.1 Oversikt over prosjektporteføljen for Bypakke Grenland fase 2.

| Prioritet<br>nr. | Pro-<br>sjekt nr. | Prosjektnavn og kort beskrivelse                                                                         | Veieier | Estimert finansierings-<br>behov i mill. 2025-kr |
|------------------|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|--------------------------------------------------|
| 55               | 23                | C.E.Berg – Hansens gate. Utbedring av gang- og sykkel-tilbud og kjøreadkomst til BeHa og gamle Urædd.    | Kv.     | 17                                               |
| 56               | 72                | Nylende – Kverndalen. Oppgradering av gang- og sykkelvei.                                                | Kv.     | 9                                                |
| 57               | 73                | Kjørbekkhøgda skole. Gang- og sykkelvennlig gate/skolevei.                                               | Kv.     | 9                                                |
| 58               | 21                | Fredbovegen – Storvegen. Gang- og sykkelvennlig gate mot gang/sykkelbru.                                 | Kv.     | 14                                               |
| 59               | 74                | Nedre Hjellegate. Tilrettelegge for myke trafikanter.                                                    | Kv.     | 9                                                |
| 60               | 75                | Telemarksgata vest. Tilrettelegge for myke trafikanter.                                                  | Kv.     | 16                                               |
| 61               | 24                | Elverhøy bru. Erstatte dagens gang- og sykkelbru.                                                        | Kv.     | 17                                               |
| 62               | 76                | Kamperhauggata. Tilrettelegge for myke trafikanter.                                                      | Kv.     | 7                                                |
| 63               | 77                | Venstøp skole. Gang- og sykkelvennlig gate/skolevei.                                                     | Kv.     | 7                                                |
| 64               | 28                | Fv. 354 Breviksvegen gjennom Heistad lokalsenter. Tilrettelegge for myke trafikanter.                    | Fv.     | 7                                                |
| 65               | 78                | Hjellen. Fremkommelighet for gående og syklende til målpunkt i sentrum.                                  | Kv.     | 9                                                |
| 66               | 107               | Øvregate nord. Tiltak for gående, syklende og buss.                                                      | Kv.     | 21                                               |
| 67               | 35                | Langmyrvegen. Gang- og sykkelvennlig gate.                                                               | Kv.     | 7                                                |
| 68               | 80                | Frognerkrysset. Kryssutbedring/trafikkssikkerhets-tiltak for gående og syklende på tvers av fylkesveien. | Kv.     | 6                                                |
| 69               | 81                | Rv. 36 Gråtenmoen. Fortau.                                                                               | Rv.     | 6                                                |
| 70               | 36                | Kjølnessparken – Kjølnes U – Campusområdet. Gang- og sykkelvennlig bydel.                                | Kv.     | 7                                                |
| 71               | 82                | Rv. 36 Tollnes syd. Fortau.                                                                              | Rv.     | 5                                                |
| 72               | 84                | Fløtningsmonumentet. Tiltak for gående og syklende på vestsiden av Smieøya.                              | Kv.     | 2                                                |
| 73               | 13                | Fredneshalvøya. Porsgrunnsbrua til Kulltangen. Sammenhengende gang- og sykkelforbindelse langs elva.     | Kv.     | 27                                               |
| 74               | 85                | Lunde barneskole. Tiltak for gående og syklende mellom Lundedalen og kulturkvartalet/sentrum.            | Kv.     | 2                                                |
| 75               | 101               | Fv. 32 Bølevegen nord. Fortau på vestsiden av fylkesveien.                                               | Fv.     | 56                                               |
| 76               | 25                | Storgata i Brevik-området. Tilrettelegge for myke trafikanter.                                           | Kv.     | 17                                               |
| 77               | 103               | Gregorius Dagssons gate sør. Gang- og sykkelvennlig gate.                                                | Kv.     | 36                                               |
| 78               | 31                | Moldhaugvegen. Gang- og sykkelvennlig gate.                                                              | Kv.     | 10                                               |

Tabell 4.1 Oversikt over prosjektporteføljen for Bypakke Grenland fase 2.

| Prioritet nr. | Prosjekt nr. | Prosjektnavn og kort beskrivelse                                                                         | Veieier | Estimert finansieringsbehov i mill. 2025-kr |
|---------------|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------|
| 79            | 104          | Rv. 36 Stadionvegen – Tuftekrysset – Bjørntvedtvegen. Tiltak for gående, syklende og næringstransport.   | Rv.     | 32                                          |
|               |              | <i>Sum prioriterte prosjekter</i>                                                                        |         | <i>3 039</i>                                |
|               |              | Administrasjon av bypakken                                                                               |         | 86                                          |
|               |              | Utskifting av teknisk utstyr i bomstasjonene og fjerning av innkrevingsutstyr etter avsluttet innkreving |         | 30                                          |
|               |              | <i>Sum totalt</i>                                                                                        |         | <i>3 155</i>                                |

Hovedsatsingene i Bypakke Grenland fase 2 er nærmere omtalt under. De prioriterte prosjektene i kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan er vist i figurene 4.1–4.3.

#### *Sentrums- og knutepunktutvikling*

I porteføljen er det prioritert en rekke prosjekter som skal gjøre det enkelt å bytte mellom transportmidler, og som bidrar til en attraktiv sentrums- og knutepunktutvikling.

I Porsgrunn sentrum er det flere prosjekter i porteføljen som vil utbedre og bygge nye byrom og forbindelser for kollektivreisende, gående og syklende knyttet til utviklingen av områdene rundt Porsgrunn togstasjon og Kammerherreløkka buss-terminal (Knutepunkt Porsgrunn). I Skien sentrum vil prosjektene i porteføljen gi bedre og mer attraktive forbindelser for myke trafikanter inn mot dagens kollektivknutepunkt ved Landmannstorget og i andre deler av sentrum. Tiltak som bygger opp under ønsket sentrums- og knutepunktutvikling er også høyt prioritert i Siljan.

#### *Gang- og sykkelforbindelser*

Sykling og gange har størst konkurransefortrinn mot bil på korte avstander, og i områder med høy befolkningstetthet og mange målpunkt. I porteføljen er det derfor prioritert en rekke prosjekter som vil legge til rette for gang- og sykkelreiser både i og inn mot sentrum, og i øvrige områder med mange korte reiser. Dette gjøres blant annet ved å etablere gang- og sykkelvennlige gater, som i hovedsak innebærer tiltak i boligkater hvor det er ønskelig å redusere unødvendig gjennomgangstrafikk og høy fart. Målet er å skape et gate-miljø med lavere fart, økt stedskvalitet og trygghet for gående og syklende.

Sammenhengende sykkelinfrastruktur med god fremkommelighet er prioritert der det er et potensial for flere syklist. Dette innebærer tiltak både langs og på tvers av det overordnede veinettet, langs elva, og i det øvrige vei- og gate-nettet. Sykkelinfrastrukturen er samordnet med tiltak for andre trafikanter i prosjektene i porteføljen.

#### *Tiltak for et mer effektivt overordnet veinett*

For å sikre bedre fremkommelighet for nærings-transport og buss er det prioritert en rekke optimaliseringstiltak på det overordnede veinettet i porteføljen. Eksempler på tiltak er blant annet å utbedre flaskehalser, prioritere hovedstrømmene foran sidetrafikk, og å gjøre tiltak for å flytte trafikk.

#### *Mindre tiltak for næringstransport, buss, sykkel og gange*

Det er også prioritert midler til mindre tiltak som skal gi bedre fremkommelighet for nærings-transport og buss, samt gjøre det enkelt, trygt og attraktivt å gå og sykle. Fremkommelighet for næringstransporten innebærer blant annet fjerning av flaskehalser, separering av ulike typer trafikk og prioritering av hovedstrømmer foran sideveistrafikk.

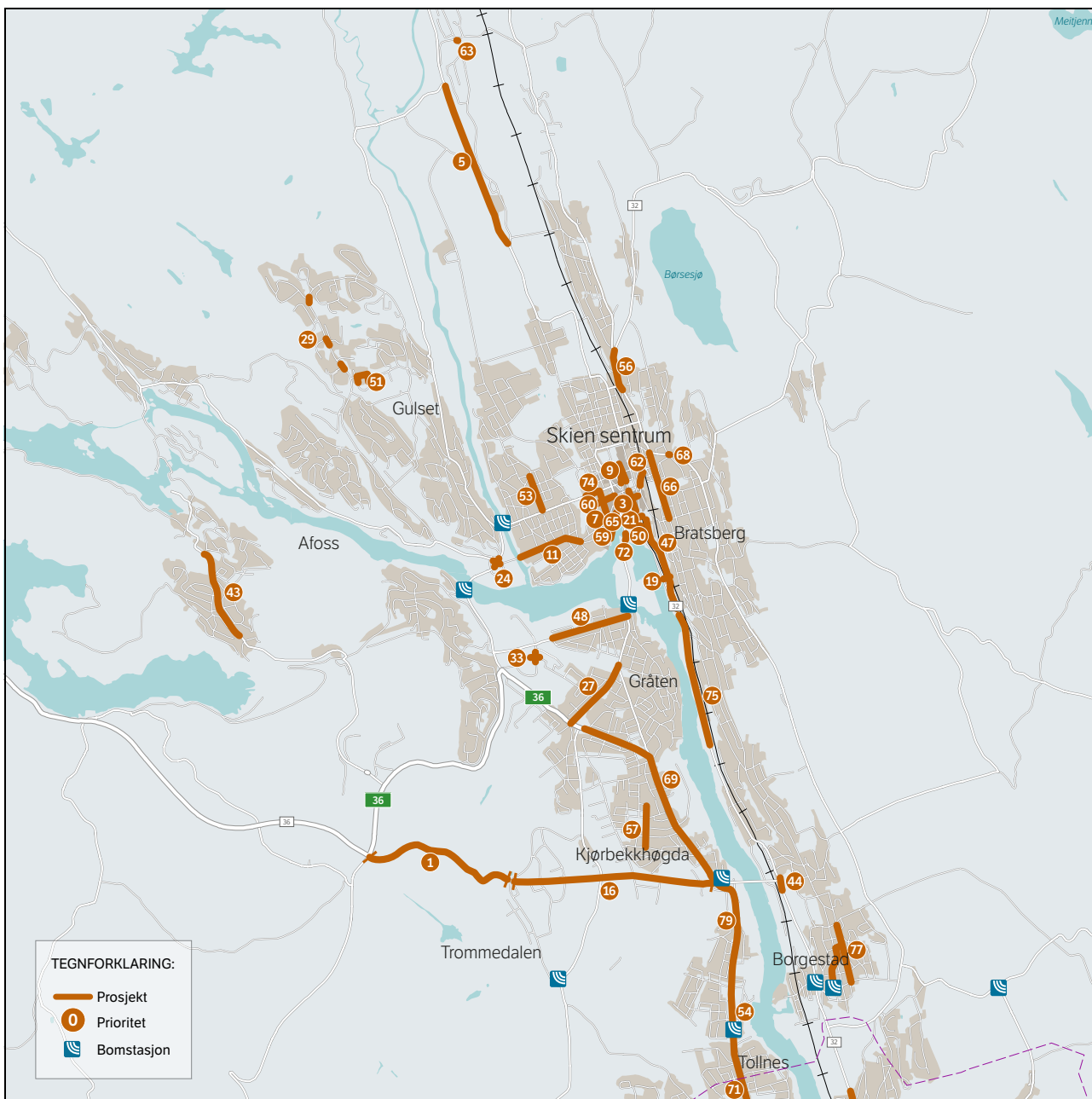
For å bedre fremkommeligheten for buss vil det blant annet gjøres fartsregulerende tiltak, holdeplassiltak, tiltak i busstrasé og signalprioritering i lyskryss. For å gjøre det enkelt, trygt og attraktivt å gå og sykle skal det gjøres tiltak i områder med potensial for flere gå- og sykkelreiser i og rundt by- og lokalsentre, med trygge skoleveier, snarveier, gang- og sykkelvennlige gater, trafikksikkerhet og universell utforming.

*Forpliktelser fra Bypakke Grenland fase 1*

Det legges til grunn at forpliktelser fra Bypakke Grenland fase 1 overføres til fase 2. Dette inkluderer prosjekter som er startet opp eller har finansiering i det siste vedtatte handlingsprogrammet for Bypakke Grenland fase 1. Prosjekter som overføres fra fase 1 er høyt prioritert i fase 2.

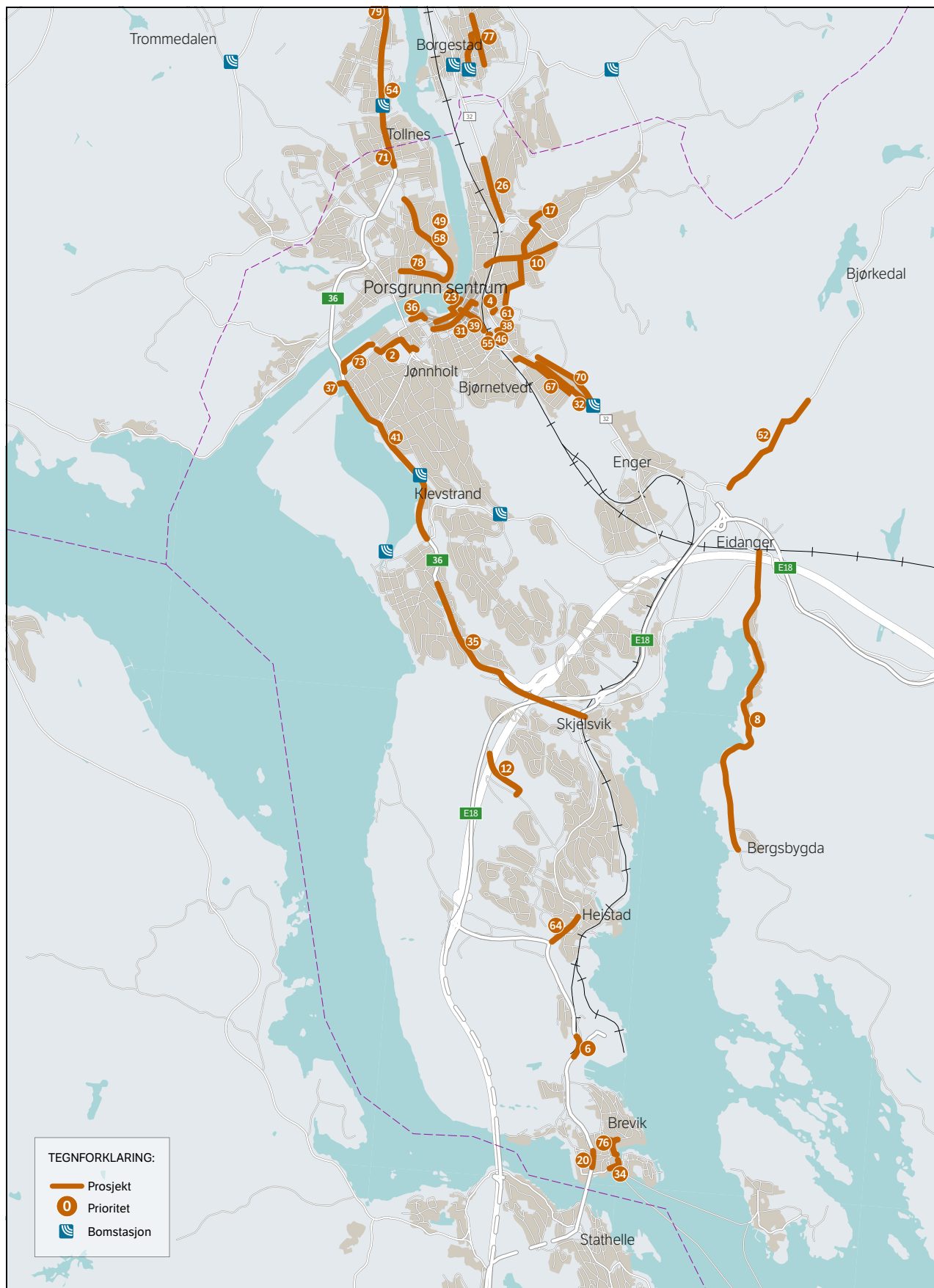
*Marginalliste til prosjektporteføljen*

I den lokalpolitiske behandlingen av Bypakke Grenland fase 2 ble det lagt til grunn en marginaliste av tiltak som kommer i tillegg til prosjektporteføljen, jf. kapittel 3. Dersom det innenfor rammene av bypakken blir mulig å gjennomføre ytterligere prosjekter enn de prioriterte prosjektene i tabell 4.1, kan tiltak fra marginallisten gjennomføres.



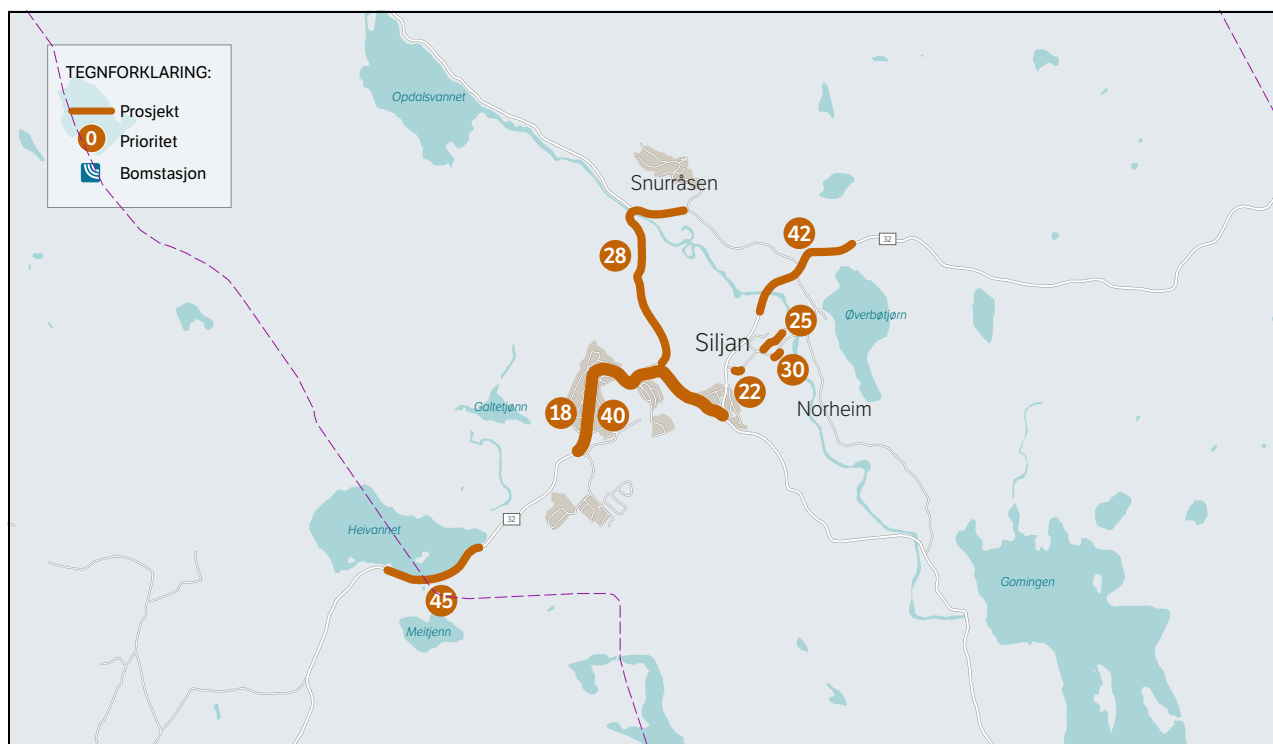
Figur 4.1 Kart over prioriterte prosjekter i Skien kommune. Nummeret refererer til prioritet nr. i tabell 4.1.

Kilde: Statens vegvesen



Figur 4.2 Kart over prioriterte prosjekter i Porsgrunn kommune. Nummeret refererer til prioritet nr. i tabell 4.1.

Kilde: Statens vegvesen



Figur 4.3 Kart over prioriterte prosjekter i Siljan kommune. Nummeret refererer til prioritet nr. i tabell 4.1.

Kilde: Statens vegvesen

## 5 Trafikkgrunnlag

Registrert årsdøgntrafikk (ÅDT) gjennom de 13 bomstasjonene i Bypakke Grenland fase 1 var om lag 68 500 kjøretøy i 2023 og 69 200 kjøretøy i 2024. Det er gjennomført transportmodellberegninger i Regional transportmodell (RTM), der hovedformålet er å belyse og tallfeste de viktigste trafikale effektene av bomsystemet i Bypakke Grenland fase 2. Som følge av høyere grunn-takster og innføring av betaling for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1, er det beregnet at trafikken i bomstasjonene vil bli redusert til om lag 64 000 kjøretøy per døgn. Dette er 6,5 pst. lavere enn registrert ÅDT i 2023 og 7,5 pst. lavere enn registrert ÅDT i 2024.

Bypakken har nullvekstmålet som overordnet mål. Som grunnlag for vurderingen av bompengereinntektene har Statens vegvesen derfor lagt til grunn at det ikke blir vekst i biltrafikken i bompengerperioden. Det betyr at det i finansieringsanalysen er lagt til grunn at trafikken i bomstasjonene blir på 64 000 kjøretøy per døgn i hele innkrevingsperioden. Det er likevel grunn til å regne med at det vil bli noe trafikkvekst, siden nullvekstmålet ikke omfatter næringstransport og gjennomgangstrafikk. Dette vil kunne gi noe høyere inntekter enn beregnet.

Den eksterne kvalitetssikreren vurderer at det er knyttet lite usikkerhet til trafikkgrunnlaget fordi Bypakke Grenland fase 2 er en videreføring av dagens bompengesystem med mindre justeringer av bompengetakster. Kvalitetssikreren trafikkberegninger gir noe høyere trafikkmengder enn Statens vegvesens beregninger. Dette skyldes blant annet at den eksterne kvalitetssikreren har regnet med noe lavere avvisningseffekt som følge av innføring av betaling for nullutslippskjøretøy enn det Statens vegvesen har gjort. Kvalitetssikreren regner også med en gjennomsnittlig årlig trafikkvekst på 0,5 pst. i perioden 2026–2035.

Trafikkberegningene fra Statens vegvesen og den eksterne kvalitetssikreren indikerer at bompengeprognosen i Bypakke Grenland fase 2 isolert sett ikke vil være nok til å nå nullvekstmålet. Statens vegvesen mener derfor at det vil være nødvendig med sterkere virkemidler om nullvekstmålet skal nås. Den eksterne kvalitetssikreren peker på at det først og fremst er avvisningseffekten bompenger har på personbiltransport som bidrar til nullvekstmålet, og at høyere takster antakelig er det mest effektive virkemiddelet for å kunne nå målet.

## 6 Finansieringsopplegg

Finansieringen av Bypakke Grenland fase 2 er basert på bompenger, fylkeskommunale og kommunale midler. Det er ikke lagt til grunn statlige midler i bypakken, men det er lagt til grunn at kommunene og fylkeskommunen skal føre all merverdiavgift som staten refunderer for prosjekter, tilbake til bypakken. Ved overgang fra bypakkens fase 1 til fase 2 legges det opp til at prosjekter fra det siste vedtatte handlingsprogrammet for Bypakke Grenland fase 1 som ikke er gjennomført, overføres til fase 2. Tilsvarende blir ubrukte midler fra fase 1 overført til fase 2.

Økonomisk ramme for fase 2 er beregnet til om lag 3 155 mill. 2025-kr. Forslag til finansieringsplan er vist i tabell 6.1.

### *Fylkeskommunale og kommunale midler*

I Bypakke Grenland fase 2 er det lagt til grunn en lokal egenandel for investeringer på lokalt veinett på minimum 20 pst. I tillegg er det lagt til grunn at all merverdiavgift som staten refunderer for disse prosjektene skal føres tilbake til bypakken.

Det er foreløpig beregnet at investeringer på kommunalt og fylkeskommunalt veinett vil kunne være på om lag 2 735 mill. kr, inkludert merverdiavgift. Refusjon av merverdiavgift vil utgjøre om lag 490 mill. kr. Den lokale egenandelen fra Telemark fylkeskommune og kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan er foreløpig beregnet til om lag 450 mill. kr. Endelig nivå på den lokale egenandelen og kompensasjonen for merverdiavgift er avhengig av hvor stor del av investeringsmidlene som faktisk blir brukt til prosjekter og tiltak på det kommunale og fylkeskommunale veinettet.

Den lokale egenandelen fordeles ved at Telemark fylkeskommune bidrar med 75 pst. og kommunene bidrar med 25 pst. Mellom kommunene fordeles egenandelen etter innbyggertall, noe som gir en fordeling der Skien kommune bidrar med 59 pst., Porsgrunn kommune med 39 pst. og Siljan kommune med 2 pst.

Det er ikke lagt til grunn lokal egenandel for de lokale prosjektene som eventuelt overføres fra fase 1, siden partene allerede har oppfylt den samlede forpliktelsen for egenandel som ble lagt til grunn i fase 1 av bypakken.

### *Bompenger*

Bompengebidraget i Bypakke Grenland fase 2 er foreløpig beregnet til 2 215 mill. 2025-kr.

## 7 Bompengeopplegg

I Bypakke Grenland fase 2 videreføres innkrevingen i de 13 etablerte bomstasjonene fra fase 1 av bypakken. Det etableres ikke nye bomstasjoner. Liste over bomstasjonene kommer frem av lokale vedtak, jf. kapittel 3. Plasseringen av bomstasjonene er også vist i figurene 4.1 og 4.2. Som i fase 1 legges det til grunn enveis innkreving av bompenger, med betaling i retning sør til nord, bortsett fra bomstasjonen på fv. 32 Menstadbrua som har innkreving fra vest til øst.

### *Takst- og rabattsystem*

I tråd med lokale vedtak er det lagt til grunn en gjennomsnittstakst (gjennomsnittlig inntekt per passering) på inntil 11 2023-kr for Bypakke Grenland fase 2. Omregnet til 2025-kr tilsvarer dette i underkant av 12 kr.

Følgende takst- og rabattsystem legges til grunn:

- Kjøretøy i takstgruppe 1 (lette kjøretøy) får 20 pst. brikkerabatt.
- Kjøretøy i takstgruppe 2 (tunge kjøretøy) får ikke brikkerabatt.
- Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 skal betale 70 pst. av ordinær takst etter fratrullet brikkerabatt.
- Nullutslippskjøretøy og gassdrevne kjøretøy med GA skilt i takstgruppe 2 fritas for betaling.

Tabell 6.1 Finansieringsplan for Bypakke Grenland fase 2

| Finansieringskilde                                        | Mill. 2025-kr |
|-----------------------------------------------------------|---------------|
| Bompenger                                                 | 2 215         |
| Egenandel fra fylkeskommune og kommuner                   | 450           |
| Merverdiavgiftskompensasjon fra fylkeskommune og kommuner | 490           |
| Sum                                                       | 3 155         |

- Passeringstak der det betales for maksimalt 60 passeringer per måned samlet i alle bomstasjonene for kjøretøy i takstgruppe 1 og 2.
- Timesregel hvor det kun belastes for én passering per kjøretøy innenfor en periode på inntil én time. Tidsrommet starter ved første registrerte passering, og gjelder også når tidsrommet er i overgangene mellom ulike takster i og utenom rush. Timesregelen gjelder begge takstgruppene, og omfatter alle bomstasjonene.
- Tidsdifferensierte takster/rushtidstakst, der det betales en høyere takst i periodene kl. 07:00–09:00 og kl. 15:00–17:00 på hverdager.
- Takster og rabatter for hverdager gjelder mandag til fredag. Helgedager gjelder lørdag, søndag, onsdag før skjærtorsdag og når offentlige fridager, julaften og nyttårsaften faller på mandag til fredag.

Det er ellers lagt til grunn at takster, rabatter og fritak skal følge de til enhver tid gjeldende takstretningslinjer. Alle rabatter med unntak av timesregel forutsetter elektronisk brikke og gyldig brukeravtale.

Foreløpig beregnede grunntakster basert på overnevnte forutsetninger fremgår av tabell 7.1.

#### Andre forutsetninger for finansieringsplanen

Følgende forutsetninger er ellers lagt til grunn for finansieringsberegningene:

- I tråd med de lokalpolitiske vedtakene er det lagt til grunn at bompengeselskapet får fullmakt til å prisjustere gjennomsnittstaksten i samsvar med Statistisk Sentralbyrå (SSB) sin byggekostnadsindeks for veianlegg frem til bompengenneinnkrevingen for fase 2 starter opp, deretter med SSB sin konsumprisindeks uten lokalpolitisk behandling.
- Lånerente: 5,5 pst. de første ti årene etter låneopptak, deretter 6,5 pst.
- Innskuddsrente: 1,5 pst.
- Årlig prisvekst og takstøkning i innkrevingsperioden: 2 pst.

- Årlige innkrevings- og driftskostnader: om lag 23 mill. kr.
- Ingen trafikkvekst i innkrevingsperioden.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til omtrent ni år. Lokale myndigheter har lagt til grunn innkreving av bompenger i inntil ti år i sine vedtak. Dette innebærer at innkrevingen kan bli avsluttet tidligere hvis tiltakene i prosjektporteføljen er gjennomført, eller fortsette i inntil ti år for i tillegg å få gjennomført prosjekter fra marginalisten dersom lokale myndigheter ønsker det.

I finansieringsanalysen er brutto bompenginntekter beregnet til om lag 2 760 mill. 2025-kr. Av dette dekker 2 215 mill. kr deler av investeringskostnadene, om lag 335 mill. kr dekker bompengeselskapets finansieringskostnader og om lag 210 mill. kr dekker innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

## 8 Styrimodell

I Bypakke Grenland fase 2 videreføres styringsmodellen fra fase 1, jf. vedtak i kapittel 3. Dersom det blir inngått en byvekstavtale, må styringsmodellen legges om i tråd med gjeldende føringer og retningslinjer for styringsmodell i bypakker med byvekstavtaler.

Prosjekter og tiltak i bypakken skal prioriteres gjennom porteføljestyring. Det innebærer at tiltakene i den prioriterte porteføljen, jf. tabell 4.1, kan bli omprioritert på grunnlag av en samlet vurdering basert på bidrag til måloppnåelse, disponible midler, planstatus og kapasitet til planlegging og gjennomføring. Arbeidet med porteføljestyring skal skje gjennom årlig rullering av et fireårig handlingsprogram.

Kostnadsanslagene for prosjektene er usikre, blant annet som følge av at flere av dem er på et tidlig planstadium. I tråd med retningslinjene for porteføljestyrte bypakker legges det til grunn at omfanget av utbyggingen må tilpasses de faktiske inntektene i bypakken innenfor rammene av fast-

Tabell 7.1 Foreløpige grunntakster for Bypakke Grenland fase 2

| Takstgrupper                         | Takstgruppe 1<br>(kjøretøy til og med 3500 kg) |             | Takstgruppe 2<br>(kjøretøy over 3500 kg) |             |
|--------------------------------------|------------------------------------------------|-------------|------------------------------------------|-------------|
|                                      | Normaltakst                                    | Nullutslipp | Normaltakst                              | Nullutslipp |
| Utenfor rushtid                      | 21,5                                           | 12          | 43                                       | 0           |
| Rushtid (07:00–09:00 og 15:00–17:00) | 29                                             | 16          | 58                                       | 0           |

satt gjennomsnittstakst, fylkeskommunal lånegaranti og innkrevingsperiode. Det forutsettes sterk kostnadskontroll. Dersom kostnadene for ett eller flere prosjekter øker og/eller inntektene i bypakken blir lavere enn beregnet, innebærer dette at andre prosjekter ikke kan gjennomføres eller må nedskaleres. Dersom enkelte prosjekt blir rimeligere og/eller inntektene i bypakken blir høyere enn beregnet, kan det derimot bli rom for å gjennomføre noen av prosjektene fra marginallisten, jf. omtale i kapittel 4. Alternativt kan innkrevingsperioden bli kortet ned.

## 9 Fylkeskommunal garanti

Telemark fylkeskommune vedtok den 12. juni 2024 å stille garanti ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for bompengeselskapet Vegfinans AS, begrenset oppad til 380 mill. kr for lån til finansiering av Bypakke Grenland fase 2. Garantibeløpet gjelder med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av ev. påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet knyttet til Bypakke Grenland fase 2 blir følgelig 420 mill. kr. Den fylkeskommunale garantien må godkjennes av Kommunal- og distriktsdepartementet.

Kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt i porteføljestyrte bompengepakker skal håndteres i den løpende porteføljestyringen og ikke gjennom økte takster eller forlenget innkreving. Garantistenes utlegg kan følgelig ikke dekkes ved å øke gjennomsnittstaksten utover det som blir fastsatt i stortingsproposisjonen for bypakken eller ved å forlenge innkrevingsperioden.

## 10 Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan og Telemark fylkeskommune har gjort vedtak om en ny fase av Bypakke Grenland. Bypakke Grenland fase 2 skal bidra til å stanse veksten i persontransport med bil (nullvektmålet) gjennom å tilrettelegge for at flere reiser kan gjennomføres med kollektivtransport, sykkel og gange. Det skal også legges til rette for å bedre fremkommeligheten i overordnet veinett i regionen.

Tiltakene i prosjektporteføljen i Bypakke Grenland fase 2 er rettet mot sentrums- og knutepunktutvikling, trafikksikkerhet, gode gang- og sykkelforbindelser og tiltak for et mer effektivt

overordnet veinett. Bompengesystemet vil bidra til å redusere biltrafikken, og vil sammen med prosjektene i porteføljen gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt, sykle og gå.

I tråd med lokale vedtak legges det opp til å videreføre dagens innkrevingsordning, men med økte grunntakster sammenlignet med dagens nivå og innføring av betaling for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1. Videre er det lagt til grunn en innkrevingsperiode for Bypakke Grenland fase 2 på inntil ti år. Sammen med fastsatt gjennomsnittstakst setter dette rammen for den bompengefinansierte bypakken.

Den økonomiske rammen er foreløpig beregnet til om lag 3,2 mrd. kr. Det er lagt til grunn en lokal egenandel på minimum 20 pst. for investeringer på fylkeskommunale og kommunale prosjekter. Det legges ikke opp til statlige midler i pakken.

Departementet legger til grunn at innkrevingen til fase 2 av Bypakke Grenland vil starte så snart som mulig etter stortingsbehandling og når alle avtaler er på plass. Bypakke Grenland fase 2 skal avløse fase 1 av bypakken. Departementet legger videre til grunn at ved overgangen fra fase 1 til fase 2, skal eventuelle ubrukte midler fra fase 1 disponeres i fase 2, og komme i tillegg til rammene for fase 2. Tilsvarende skal også økonomiske forpliktelser knyttet til tiltak og prosjekter i fase 1 følges opp i fase 2.

Samferdselsdepartementet har merket seg at den eksterne kvalitetssikringen av bypakken viste at finansieringsgrunnlaget synes å være robust, og at det er samsvar mellom den eksterne kvalitetssikrerens og Statens vegvesens vurderinger av kostnader for bypakkenes portefølje.

Det blir lagt opp til aktiv porteføljestyring av bypakken, og det er balanse mellom inntekter og kostnader i porteføljen som blir lagt frem. Etter Samferdselsdepartementets vurdering er opplegget for styring av Bypakke Grenland fase 2 i samsvar med gjeldende føringer og retningslinjer for porteføljestyrte bypakker.

Departementet understreker at prosjektene i porteføljestyrte bypakker skal gjennomføres innenfor rammene av fastsatt gjennomsnittstakst, fylkeskommunal lånegaranti og innkrevingsperiode. Sterk kostnadskontroll forutsettes. Håndtering av kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt i bypakken skal skje ved kutt i porteføljen. Dersom inntektene i bypakken blir høyere og/eller kostnadene lavere enn beregnet kan det bli rom for å gjennomføre noen av tiltakene fra marginallisten. Alternativt kan innkrevingsperioden bli kortet ned.

Grenland har hatt belønningsavtale med staten siden 2013, og har nylig inngått en ny belønningsavtale for perioden 2025–2028. Det er et lokalt ønske om å forhandle om en byvekstavtale med staten. Tiltak som ligger til grunn for fase 2 av Bypakke Grenland bygger opp under nullvekstmålet. Endelig sammensetning av virkemiddelbruk for å nå målet vil være tema i eventuelle fremtidige forhandlinger om en byvekstavtale for Grenland.

## 11 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og delvis bompengefinansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark vil det bli inngått en

prosjektavtale mellom Statens vegvesen v/Vegdirektoratet og bompengeselskapet om innkreving av bompenger. Bompengeselskapet vil inngå en finansieringsavtale med oppdragsgiver-siden i bypakken, som regulerer rekvirering av bompengemidlene i tråd med forutsetningene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark.

---

**Vi HARALD,** Norges Konge

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark i samsvar med et vedlagt forslag.

---

## **Forslag**

### **til vedtak om utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark**

1. Stortinget slutter seg til utbygging og delvis bompengefinansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark.
2. Stortinget samtykker til at bompengeselskapet Vegfinans AS med prosjektselskapet Vegfinans Bypakke Grenland AS får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av Bypakke Grenland fase 2. Vilkårene for finansieringen går frem av denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet Vegfinans AS med prosjektselskapet Vegfinans Bypakke Grenland AS om delfinansiering av Bypakke Grenland fase 2. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å kreve inn bompenger innenfor vilkårene denne proposisjonen fastsetter.

---

---

