bystrategi GRENLAND

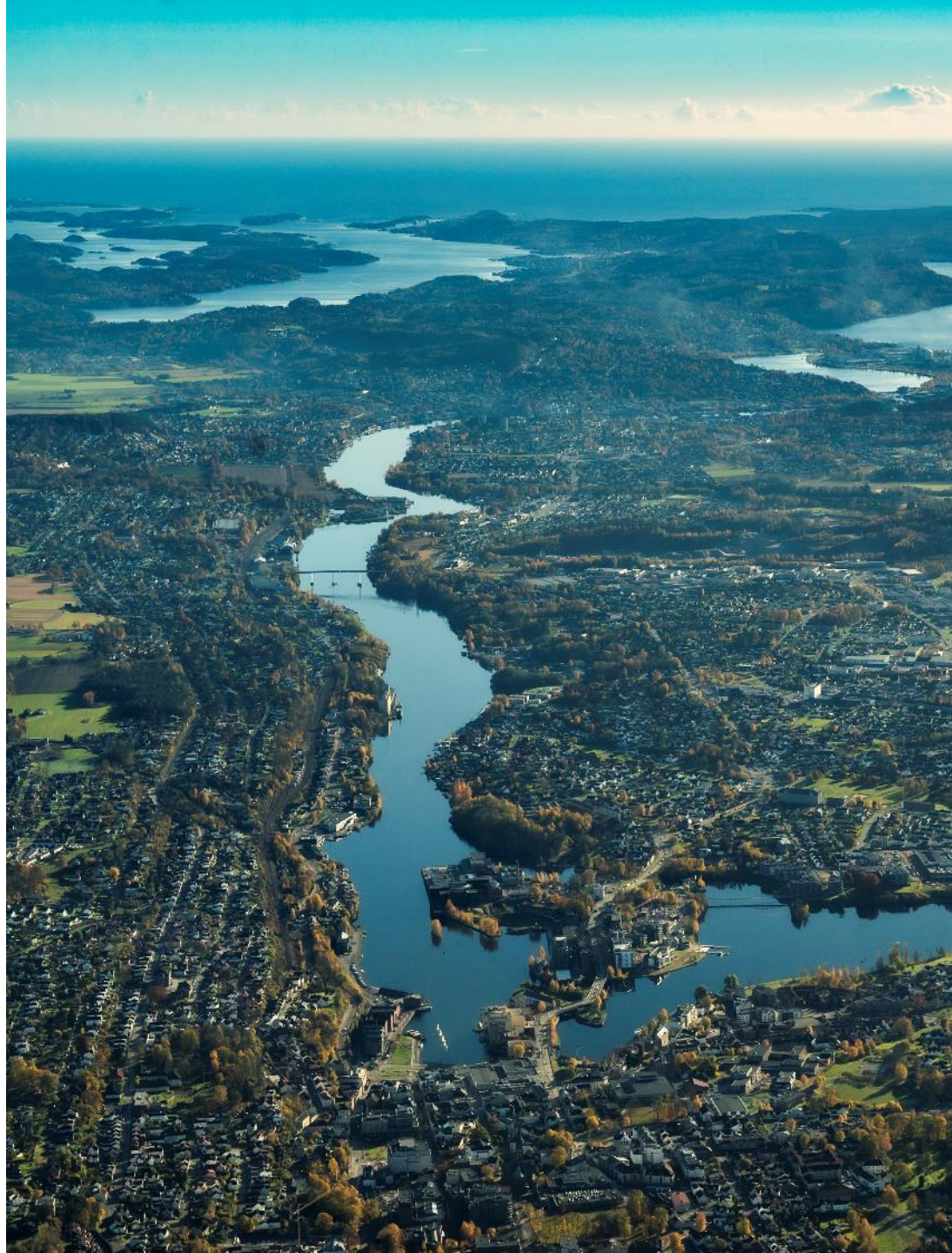
Politisk koordineringsgruppe Bystrategi Grenland

29. september 2026



Saker

1. Referat fra forrige møte
2. Trafikkutvikling
3. Status prosjekter
4. Bypakke Grenland fase 2/HP 2027-2030
5. Rv.36 i NTP 2029-2040 og Bypakke Grenland fase 3
6. Eventuelt



Sak 1 Referat fra forrige møte

Konklusjon:

Referat fra møtet 18.05.2026 godkjennes

Sak 2
Trafikkutvikling/RVU

- Oppdaterte tall for trafikkutvikling presenteres

- Evaluering av passasjerutvikling for buss

  Kort presentasjon av ekstern analyse utført av Asplan Viak

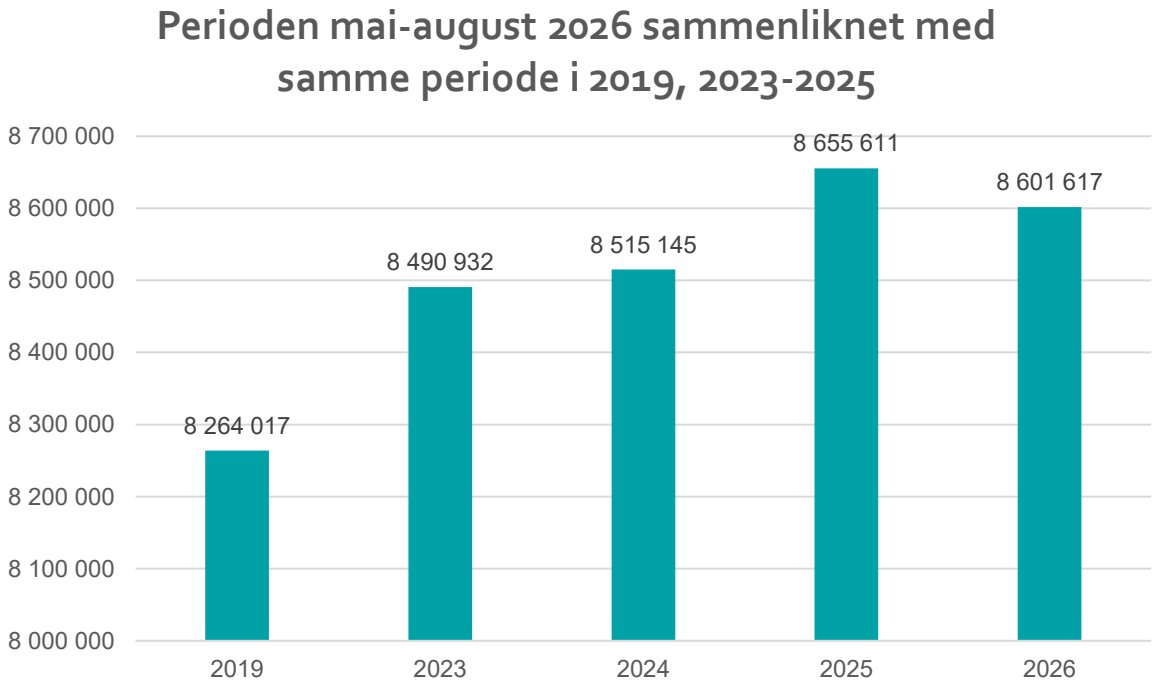


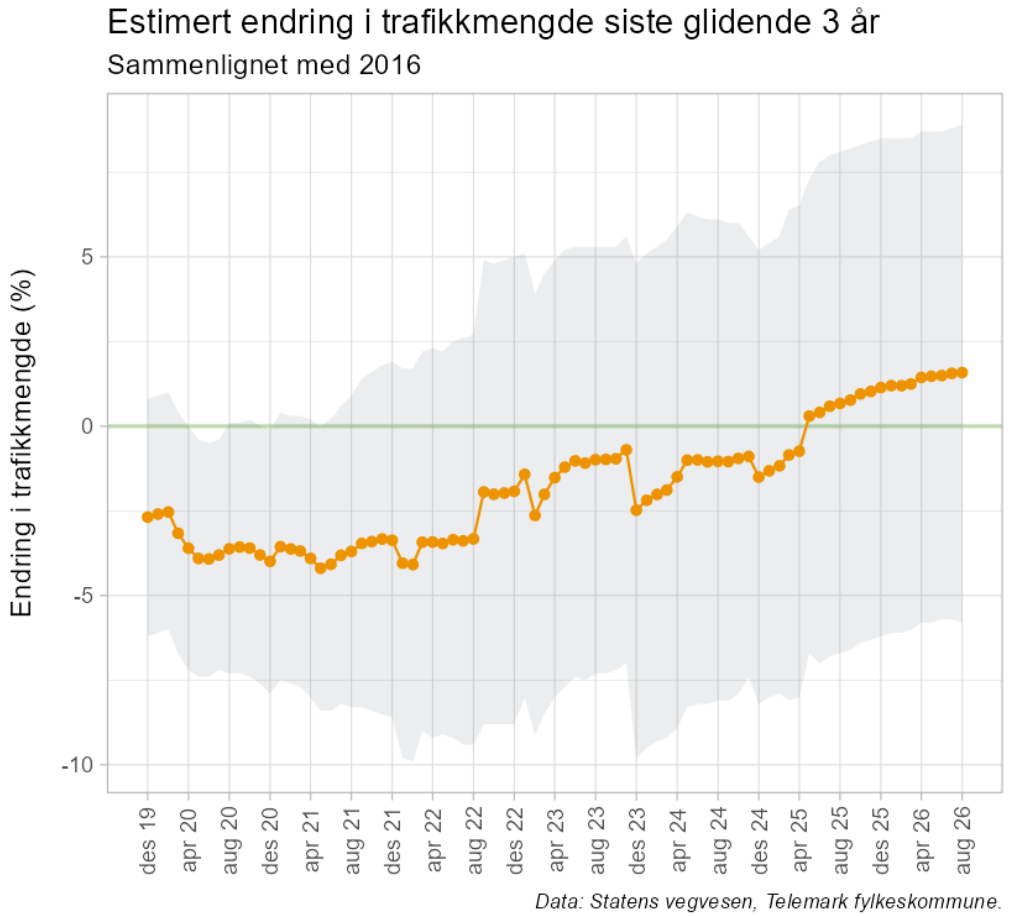
Trafikkutvikling – avtakende vekst

bystrategi GRENLAND

Takst på elbiler virker

Uten tiltak ville veksten vært betydelig høyere



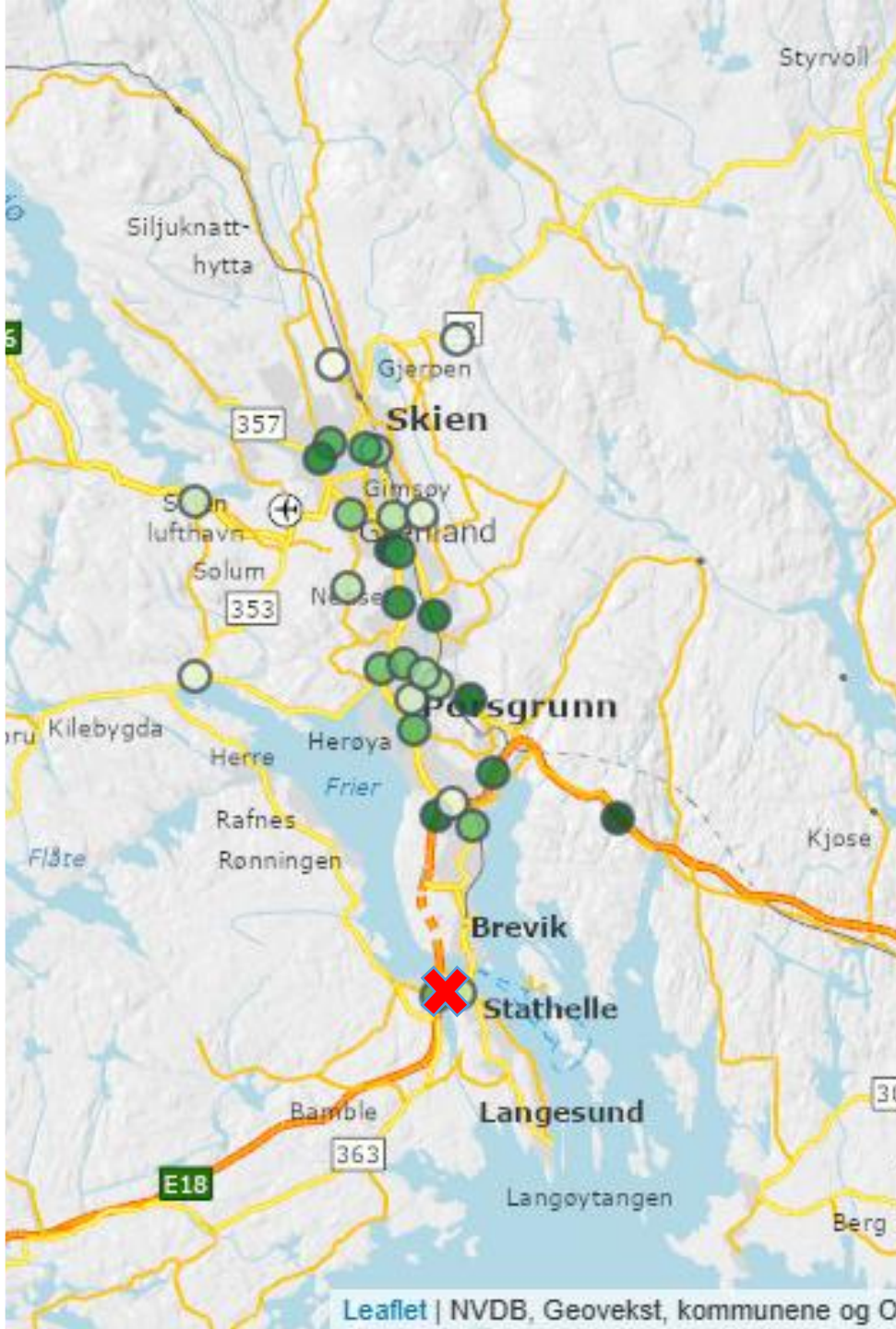


Byindeks Grenland

Status Grenland

- Tellepunktene i Bamble er ikke lenger med
- Tellepunktene på E18 blir vurdert i arbeidet med videreutviklet indeks

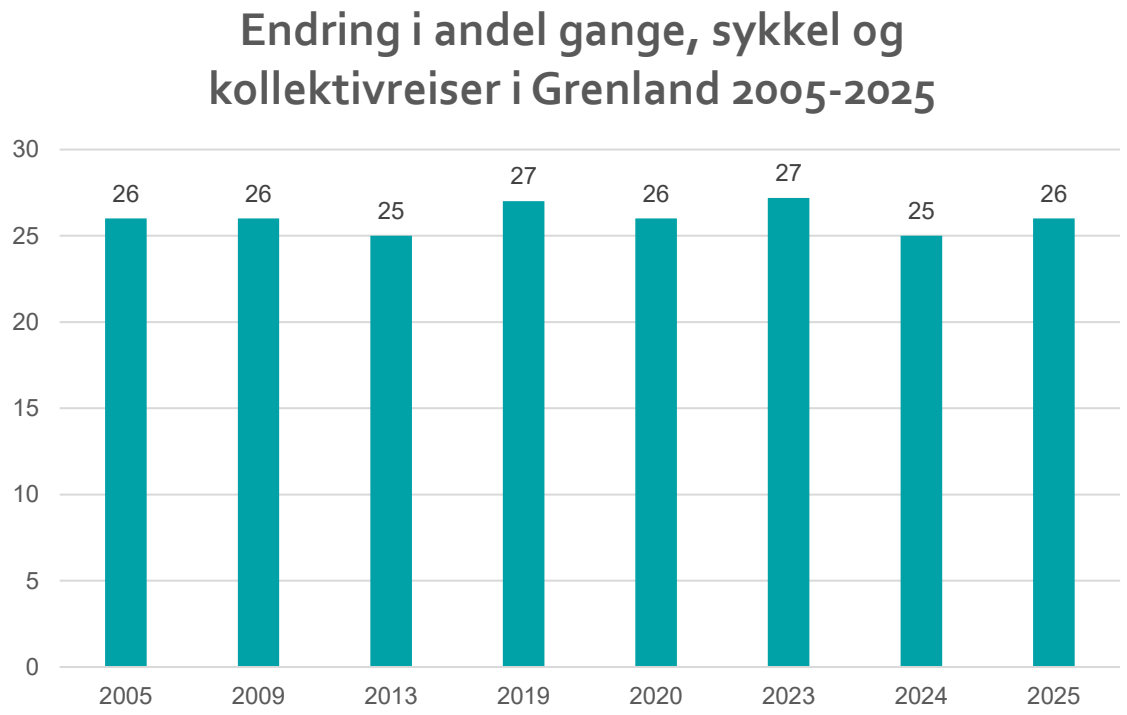
- Videreutviklet byindeks tas i bruk i 2027
  - Oppstart av arbeid med representativt vegnett og tellepunkter starter opp i oktober og skal være klart til bruk i januar
  - Betydelig mindre usikkerhet og økt fleksibilitet
  - Går bort i fra 3 års glidende snitt

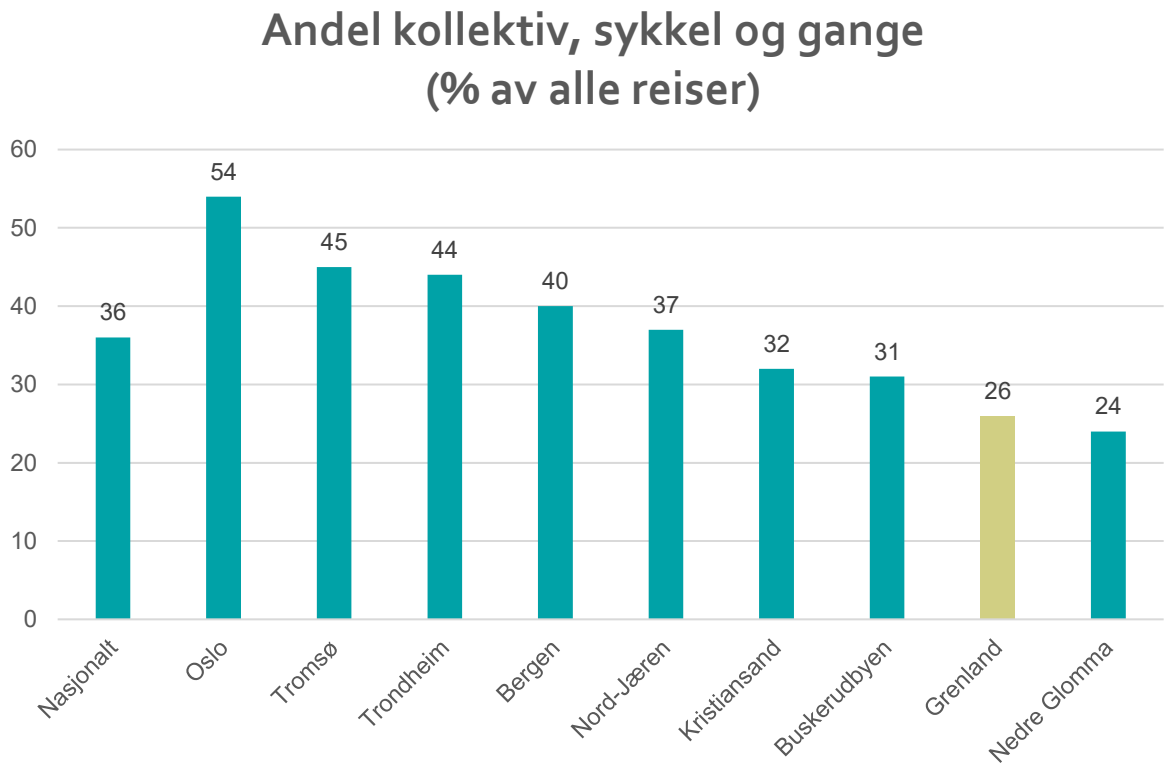


Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU)

Andel gange, sykkel og kollektivreiser – ingen målbar endring i Grenland
Tidsserier fra andre byområder

bystrategi GRENLAND



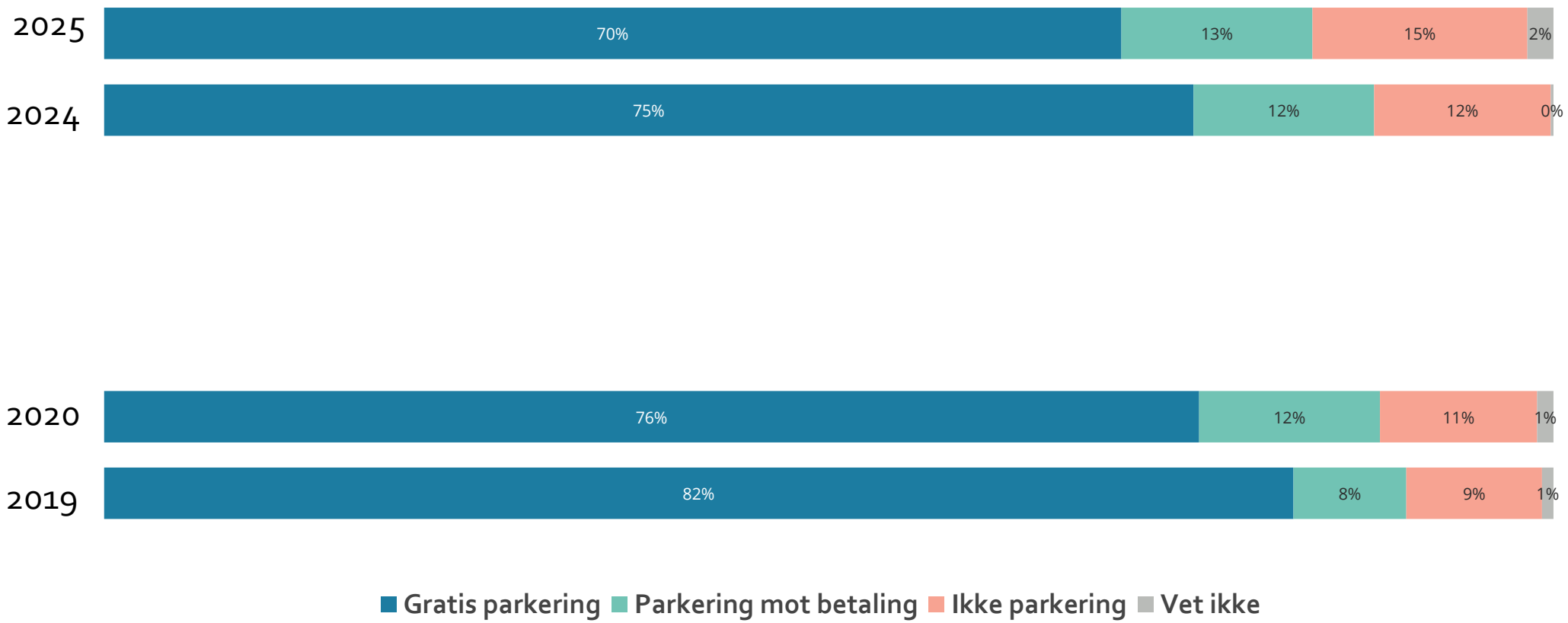


Utvikling i parkering på arbeidsplass (RVU)

bystrategi GRENLAND

Nedgang i andelen som har tilgang på gratis parkering på arbeidsplass

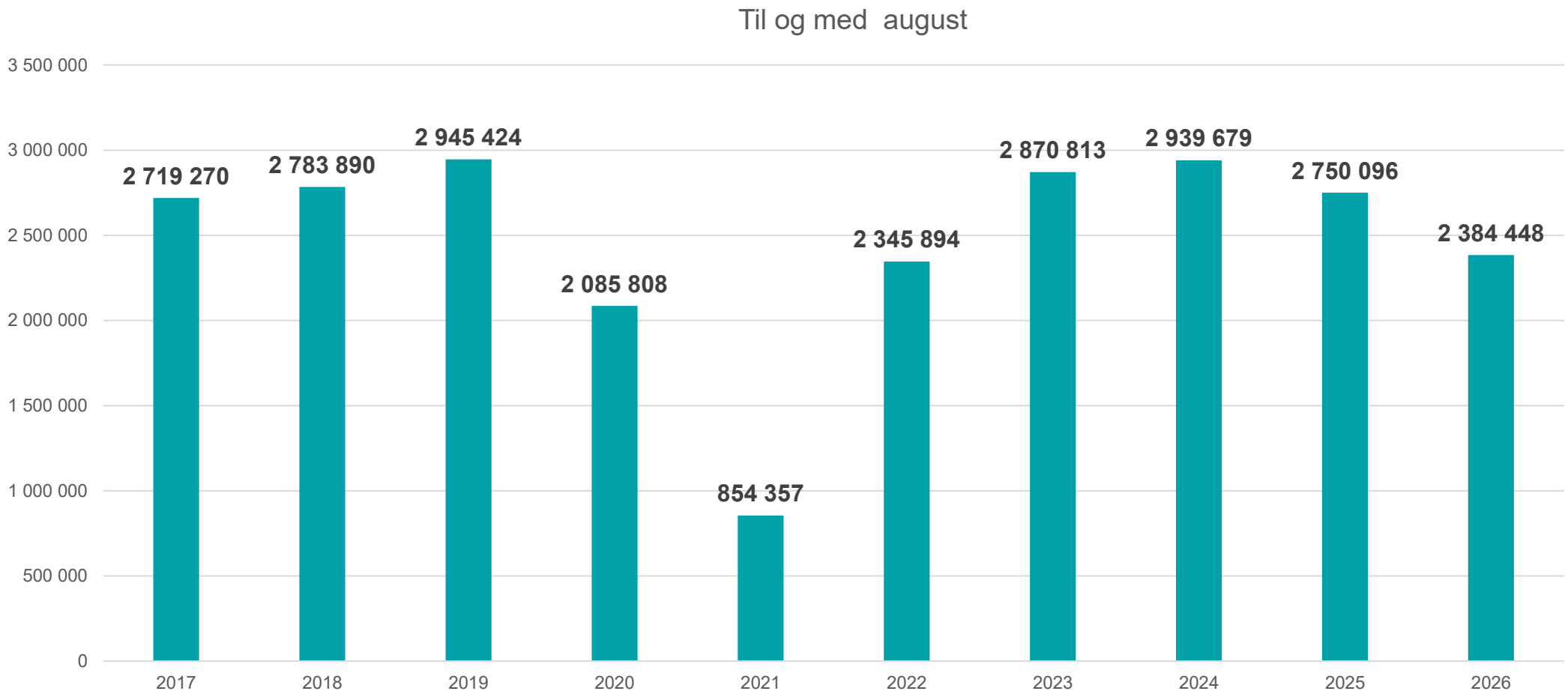
Gratis parkering - en av de viktigste årsakene til at befolkningen velger bil til jobb



Utvikling i antall busspassasjerer

Hittil i år mot samme periode 2017-2025

14% nedgang



Evaluering av passasjerutvikling

Espen Martinsen, Asplan Viak

Oppdrag:

- Identifisere og vurdere sannsynlige årsaker
- Hvorvidt nedgangen skyldes:
  - faktisk redusert etterspørsel
  - endringer i registreringspraksis
- Anbefale tiltak som kan styrke analysegrunnlaget – bedre data
- Peke på mulige grep som kan bidra til å øke passasjertall



asplan
viak

Evaluering av passasjerutviklingen for buss i Grenland

- gjennomgang av funn

Politisk koordineringsgruppe Bystrategi Grenland

Espen Martinsen

29.09.2026

asplan
viak

Bakgrunn

Reduksjon i passasjertallet på **-16 %** fra 1.halvår 2024 til 1.halvår 2026:

	Antall påstigende 1.halvår			Endring 2024-2026	
Linje	*2024*	*2025*	*2026*	*Antall*	*Prosent*
M-linjer	**1 939 742**	**1 835 428**	**1 576 160**	**-363 582**	**-19 %**
M1	778 891	741 381	684 180	-94 711	-12 %
M2	586 440	550 103	421 326	-165 114	-28 %
M3	574 411	543 944	470 654	-103 757	-18 %
P-linjer og andre	**422 300**	**417 518**	**397 660**	**-24 640**	**-6 %**
P4	107 108	102 026	18 721	-88 387	-83 %
P5	91 070	86 703	58 542	-32 528	-36 %
P6	93 027	89 437	71 066	-21 961	-24 %
P7	63 584	67 659	75 516	11 932	19 %
P8	20 615	17 844	84 957	64 342	312 %
P9	-	730	22 201	-	-
P10	43 064	49 248	50 769	7 705	18 %
Linje 80	-	445	12 587	-	-
Linje 84	3 832	3 426	3 301	-531	-14 %
Sum	**2 362 042**	**2 252 946**	**1 973 820**	**-388 222**	**-16 %**

Bestillingen:

- ✓ Årsaker
- ✓ Reelt vs. teknisk
- ❑ Tiltak

asplan
viak

Flere byområder har nedgang, men…

Grenland har opplevd størst passasjerbortfall blant alle sammenlignbare byområder.

Bodø (bypakke)

	Året 2024	Året 2025	**Endring**	*Kilde: APC*
Linje 1	2 647 337	2 642 592	-0,2 %	
Linje 2	1 937 428	1 965 754	1,5 %	
Linje 3	577 421	744 492	28,9 %	
Linje 4	1 882 907	1 626 837	-13,6 %	
Sum	7 045 093	6 979 675	**-0,9 %**	

Nedre Glomma (byvekstavtale)

	1.halvår 2025	1.halvår 2026	**Endring**	*Kilde: APC*
Hovedlinjer 1-14	2 285 781	2 252 293	-1,5 %	
Rushtidslinjer 10X	29 149	28 684	-1,6 %	
Lokalruter Fredrikstad	306 425	315 057	2,8 %	
Lokalruter Sarpsborg	321 799	334 060	3,8 %	
Sum	2 943 155	2 930 093	**-0,4 %**	

Kristiansandsområdet (byvekstavtale)

	Året 2024	Året 2025	**Endring**	*Kilde: APC*
Alle linjer	13 183 863	14 389 640	**9,1 %**	
	Jan-jul 2025	Jan-jul 2026	**Endring**	
Alle linjer	8 091 493	8 217 204	**1,6 %**	

Hamarregionen (ingen bypakke eller byvekstavtale)

	1.halvår 2024	1.halvår 2025	**Endring**	1.halvår 2025	**Endring**
Bybuss, uten skole	709 113	737 580	**4,0 %**	745 009	**1,0 %**
	Året 2024	Året 2025	**Endring**		
Bybuss, uten skole	1 415 924	1 464 863	**3,5 %**		*Kilde: Validering QR*

Sandefjord (ingen bypakke eller byvekstavtale)

	Året 2024	Året 2025	**Endring**
Sum passasjerer	1 577 519	1 526 935	**-3,2 %**
	Jan-mai 2025	Jan-mai 2026	
Sum passasjerer	694 899	649 514	**-6,5 %**

Tønsberg (bypakke)

	Året 2024	Året 2025	**Endring**
Sum passasjerer	3 840 138	3 716 423	**-3,2 %**
	Jan-mai 2025	Jan-mai 2026	
Sum passasjerer	1 646 213	1 592 681	**-3,3 %**

Tromsø (byvekstavtale)

	Året 2023	Året 2024	**Endring**	Året 2025	**Endring**
Fulldriftslinjer	13 437 641	13 922 718	3,6 %	14 709 400	5,7 %
X-linjer/begr. driftstid	564 839	562 559	-0,4 %	568 411	1,0 %
Sum	14 002 480	14 485 277	**3,4 %**	15 277 811	**5,5 %**

Drammen (bypakke og belønningsavtale)

Antall passasjerer	1. halvår 2026	**+6 %**	

Momenter: Etablert høyfrekvent busstilbud til nytt sykehus
Bybrua er gjenåpnet etter lang tids stenging, og det er reetablert pendellinjer.

Ålesund (bypakke)

	1.halvår 2024	1.halvår 2025	**Endring**	1.halvår 2026	**Endring**
Antall passasjerer	1 784 987	1 531 239	**-14,2 %**	1 691 697	**10,5 %**
	Året 2024	Året 2025	**Endring**		
Antall passasjerer	3 392 544	3 110 793	**-8,3 %**		

Momenter: Økte priser 20 % fra aug 2024, trafikkforstyrrelser pga, byggeaktivitet, omlegging av linjer pga. ny gateterminal. Rutekutt fra mai 2025. *Kilde: Validering billetter*

asplan
viak

Tidslinje over viktige hendelser

Dato	Hendelse
01.02.2025	**Nytt billettsystem innført**. Innkjøringsproblemer, påloggingsproblemer. Ny løsning for betaling med bankkort.
01.02.2025	**Prisøkning** på ca. 10 %, vesentlig mer enn inflasjonsjustering.
01.02.2025	**Særlig takstøkning i Bamble.** Rutetilbudet forble uendret.
17.03.2025	**Midlertidig omlagt kjøremønster i Skien sentrum** pga. veiarbeid. Mange kunder måtte benytte en annen holdeplass enn vanlig. Varighet ca 9 måneder.
01.05.2025	**Økt tilbud av kommersielle elsparkesykler**. Antallet økt til 1.200 fra sesongstart.
23.06.2025	**Ruteendring buss**. Tilbudet redusert med >250.000 rutekm/år
01.07.2025	**Oppstart av ny busskontrakt**. Overgang fra netto- til bruttokontrakt. Oppstart 15 nye el-busser og ladeinfrastruktur. Innføring av nytt billetteringsutstyr.
11.08.2025	**Midlertidig omlagt kjøremønster i Porsgrunn**. Kammerherreløkka stengt 3 mnd. pga. vedlikeholdsarbeid. Kunder måtte bruke alternative holdeplasser.
01.10.2025	**Ny Farte app** fases inn, med flere inntektssikringstiltak. 1.10 ble billettsalget på den gamle appen lukket.
15.12.2025	**Ruteendring buss**. Tilbudet redusert med 30.000 rutekm/år.
01.02.2026	**Prisøkning** på ca. 10 %, vesentlig mer enn inflasjonsjustering
01.04.2026	**Billettkontroller** startet opp
20.04.2026	**Prisreduksjon på alle 30-dagers billetter** med 100 kr som følge av øremerket statlig tilskudd.
11.05.2026	**Innføring av bompenger** for elbiler (lav sats). Prisøkning - for første gang siden 2016 - for andre kjøretøyer.

asplan
viak

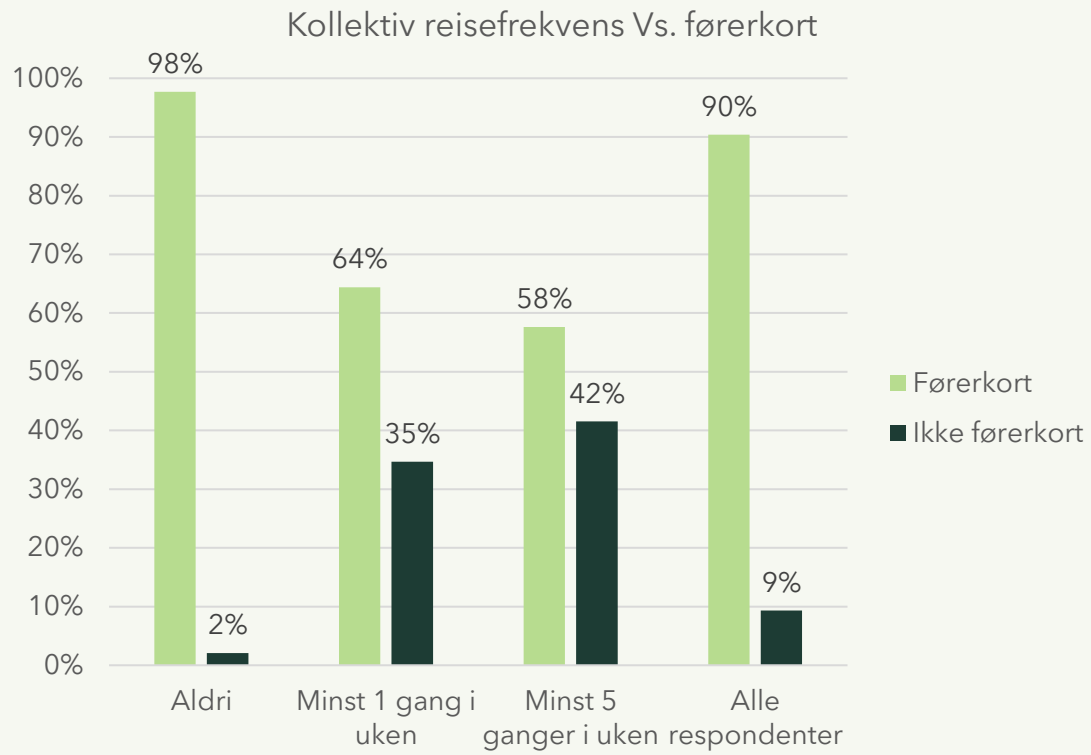
Hypoteser – mulige årsaker til passasjerutviklingen

Tema	Hypotese
#1 Marked	"Det har skjedd endringer i underliggende markedsforhold som leder til endret etterspørsel etter kollektivtrafikk."
#2 Transportomfang	"Endringer i transportomfanget har ført til endret etterspørsel etter kollektivreiser."
#3 Konkurrenter	"Endringer i antall bil- eller sykkelreiser har ledet til endret etterspørsel etter kollektivreiser."
#4 Rutetilbud	"Endringer i rutetilbudet har ledet til endret etterspørsel etter kollektivtrafikk."
#5 Pris	"Endringer i prisnivå eller billettmiksen har ført til endret etterspørsel etter kollektivreiser."
#6 Fremkommelighet	"Uvanlig mange veiarbeider fører til svekket fremkommelighet generelt, og i busstrase spesielt, og fører til redusert etterspørsel."
#7 Billettsystem	"Økt andel feil på billetteringsutstyret fører til underrapportering av antall passasjerer."
#8 Snik	"Økt andel ikke-betalende passasjerer fører til underrapportering av antall passasjerer."
#9 Kontrakt	"Ny kontraktstype har svekket operatørens insentiv for å jobbe for flere kunder."

asplan
viak

Kjennetegn på kollektivtrafikanter i Grenland

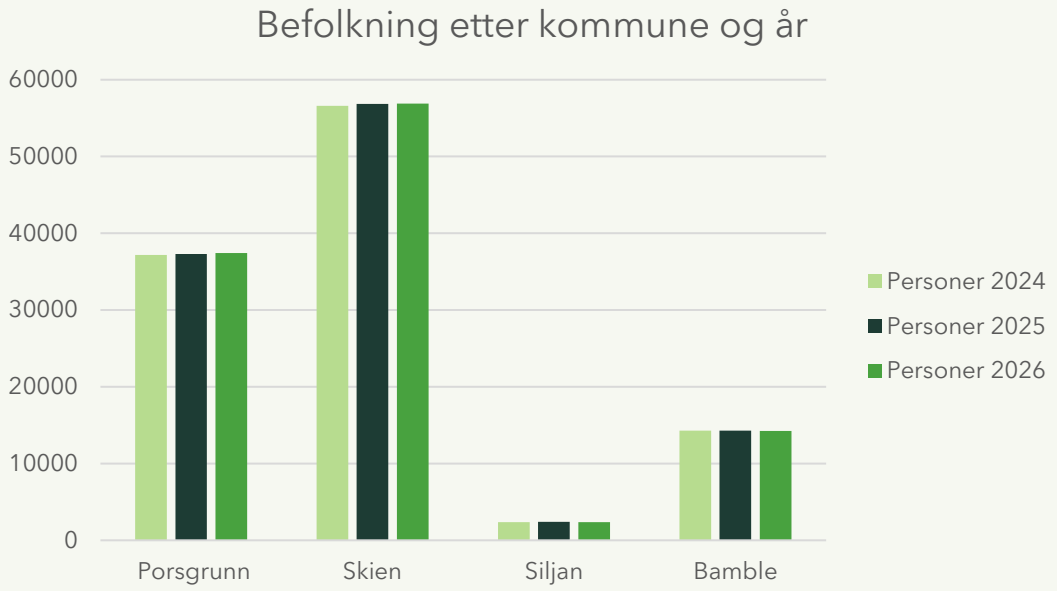
- Kollektivtransporten benyttes særlig til skole- og arbeidsreiser, og på noe lengre reiser.
- De mest lojale brukerne er unge under 25 år, studenter og personer uten førerkort eller tilgang til bil.
- De fleste reiser i Grenland er korte. Reiser med kollektivtrafikk er gjennomgående noe lengre enn bilreisene.
- Kollektivandelen blant yrkesaktive og eldre aldersgrupper er lav.
- Blant de som aldri bruker kollektivtransport, har 98 % førerkort.

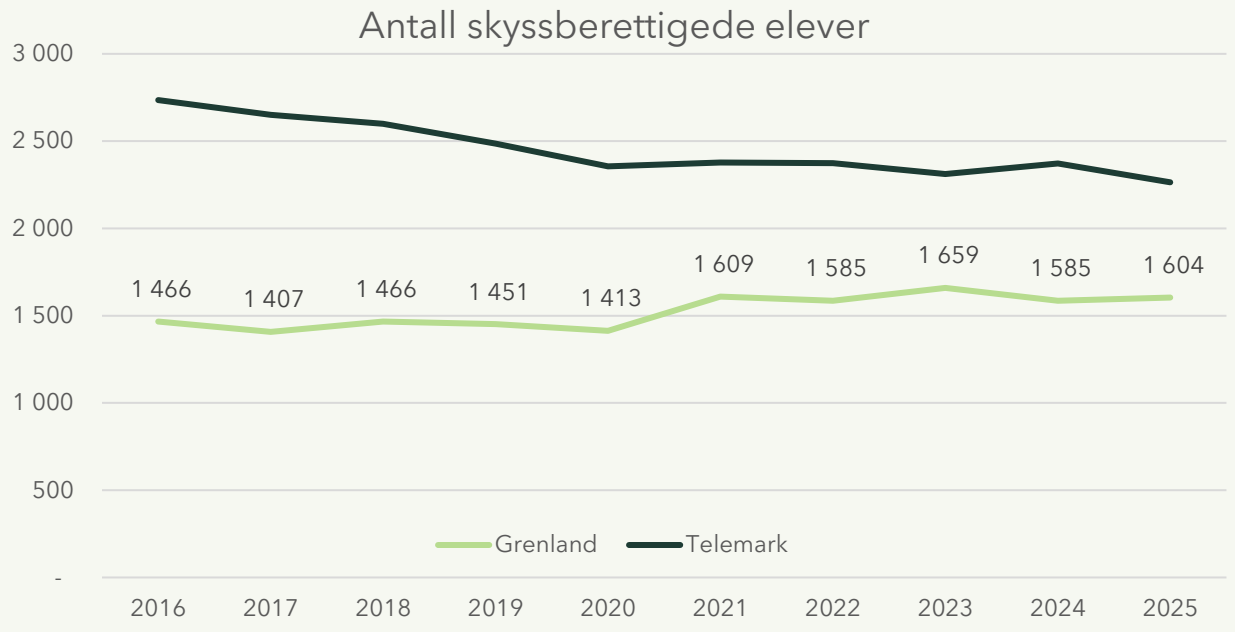


→ *Kollektivtrafikanten i Grenland representerer ikke et tverrsnitt av befolkningen*

asplan
viak

Marked



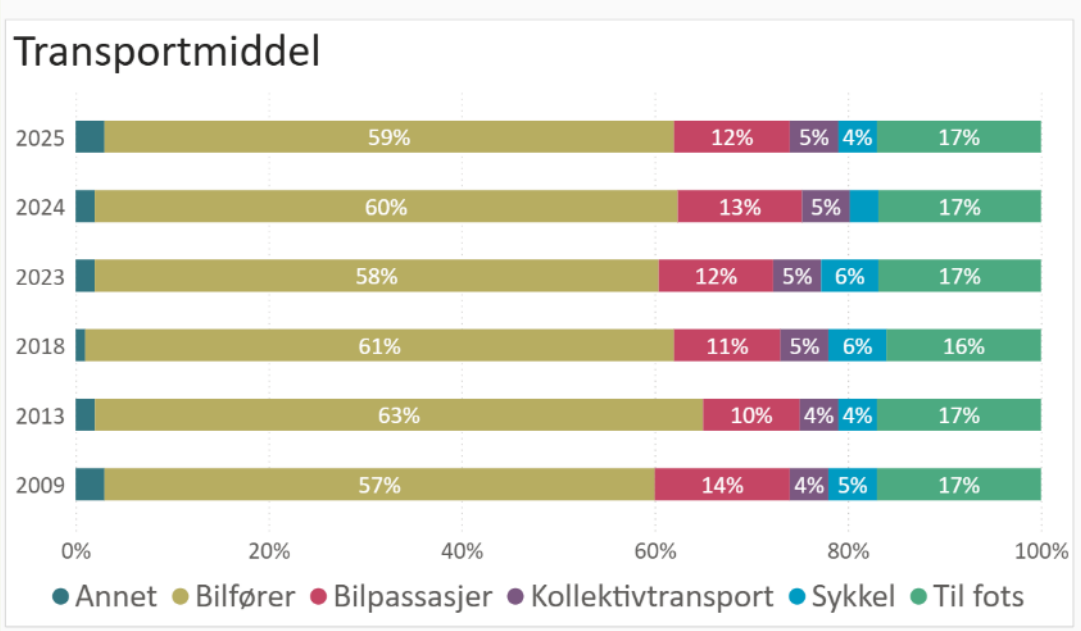


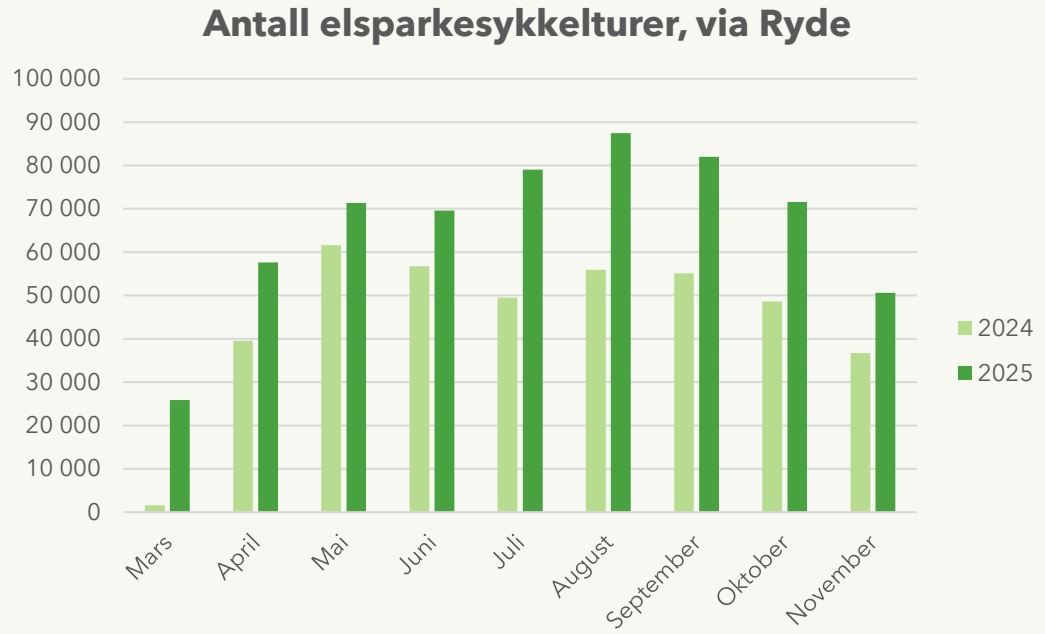
- Ingen vesentlige endringer i underliggende markedsforhold som kan forklare passasjerbortfallet siste to år.
- Ingen endringer i transportomfanget (antall reiser pr innbygger), stabilt på ca. 2,5 reiser per person per dag.

asplan
viak

Markedsandeler

Bil står sterkt, elsykkel en ny «konkurrent»





- RVU: 71 % benytter bil som transportmiddel (som sjåfør eller passasjer).
- Vanlig sykkel utgjør en veldig liten andel, og det er ikke registret vesentlige endringer i sykkeltellepunktene.
- Det er målt en økning på 47 % i antall turer for elsparkesykler fra 2024 til 2025.
- Ryde: Ca 600.000 turer med leid elsparkesykkel i 2025.

asplan
viak

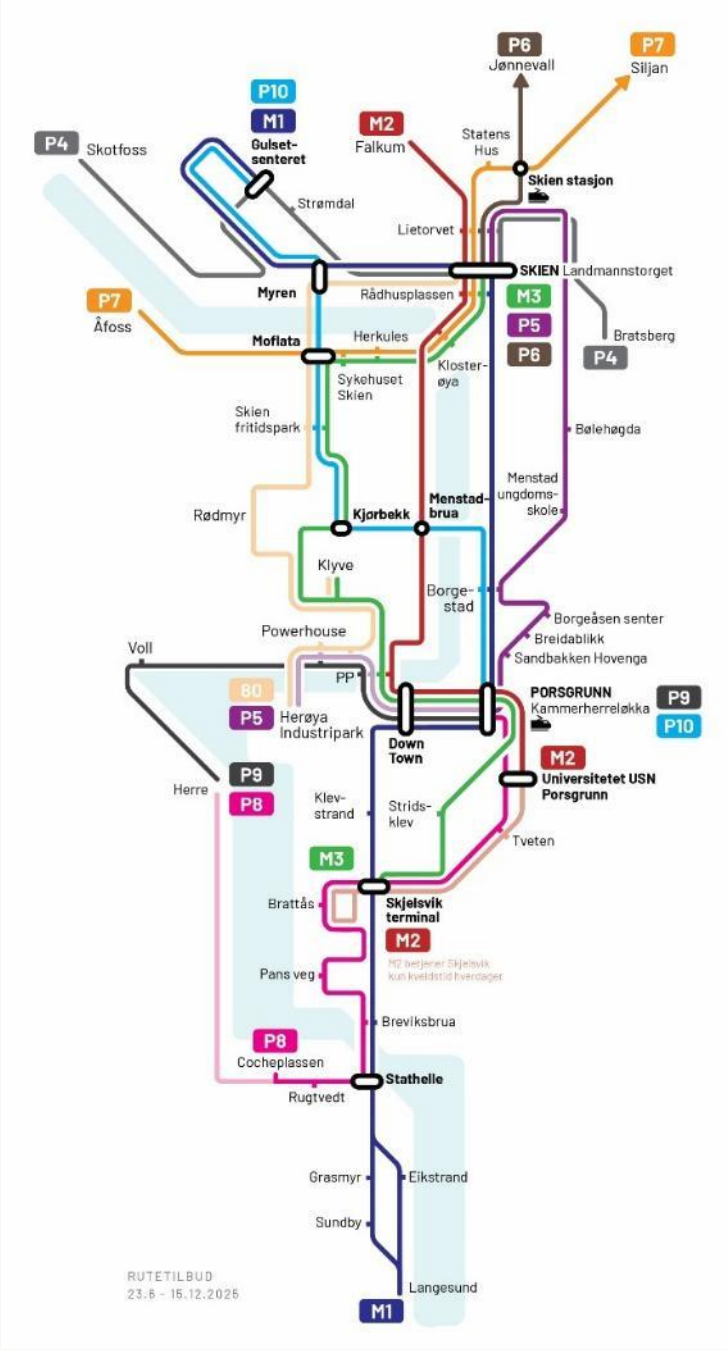
Ruteendringene i juni og desember 2025

- Planlagt som en satsing
  - Omlegging for å treffe markedsbehovene bedre.

- Implementert som et kutt, tilpasset fylkeskommunens økonomiske ramme.
  - Juni 2025: -ca. 250.000 rutekm./år, tilsvarer -6 % av produksjonen.
  - Desember 2025: -ca. 30.000 rutekm./år, tilsvarer -0,7 %.

- Dels manglet driftsklar infrastruktur.

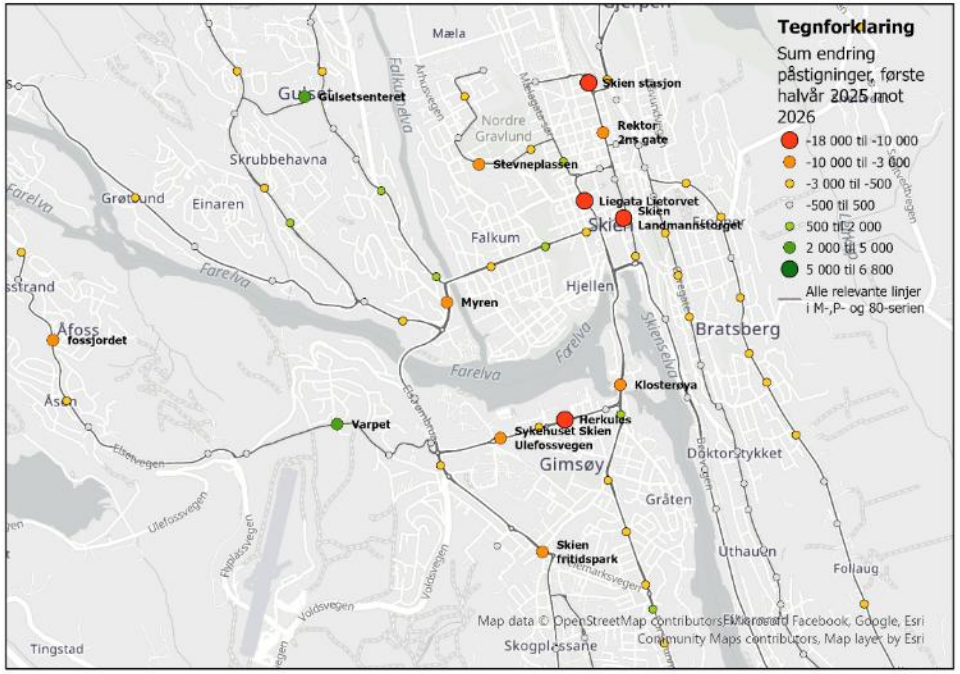
- Reversering (nødvendig, men) uheldig pga.
  - Umiddelbar passasjereffekt der man reduserer/kutter tilbud
  - Satsinger: Passasjereffekten større på lang enn kort sikt. Det tar tid å etablere nye tilbud, 2-3 år.

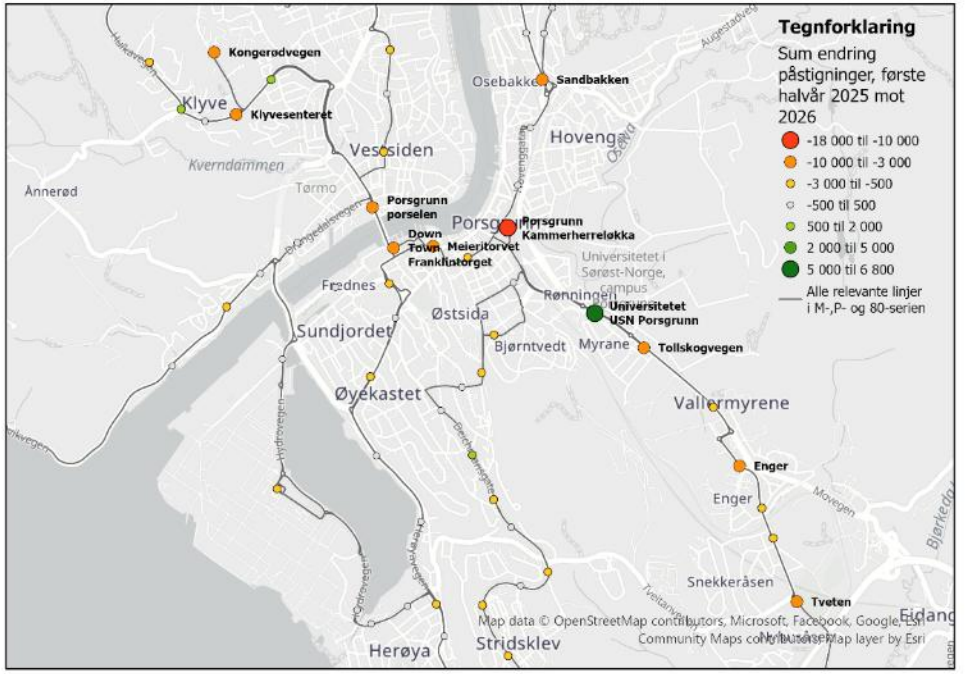


asplan
viak

Ruteendringene (2)

Endringer i antall påstigende pr holdeplass 2025-2026:





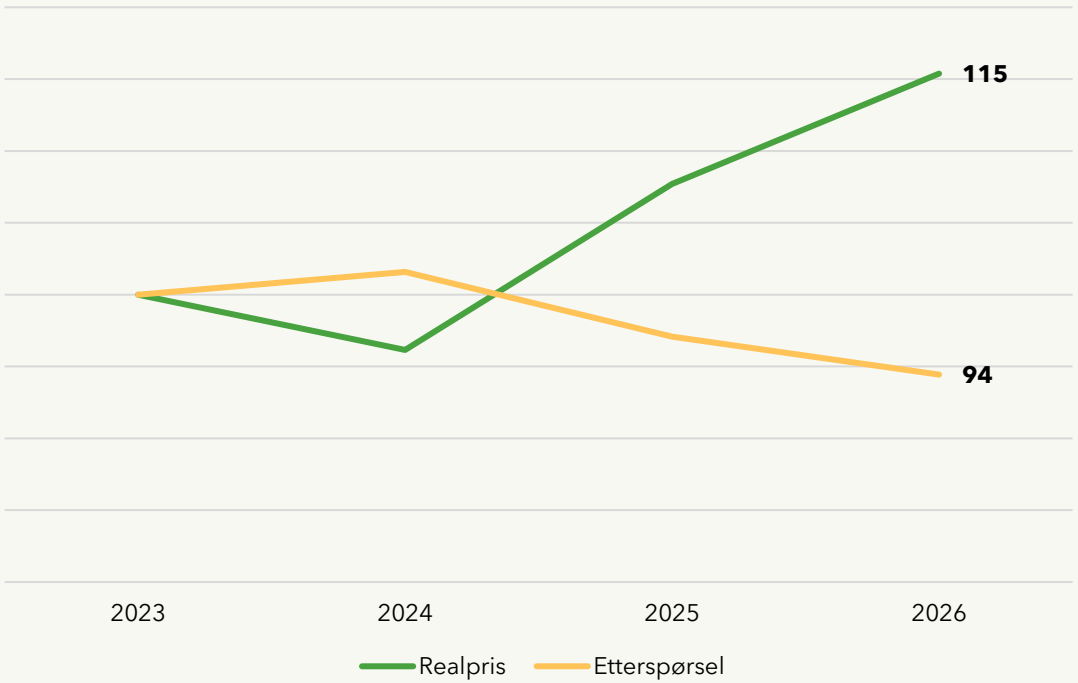
- Korrelasjon mellom ruteendringens innretning og passasjereffekt.
- Men generelt passasjerbortfall, også langs i områder der rutetilbudet er beholdt uendret, og hvor man skulle forvente at passasjereffektene var små (f.eks. M1 og P10).
- Til dels betydelig nedgang i passasjertallet langs linjer der rutetilbudet er lagt om eller redusert (f.eks. M2 sør for USN).

asplan
viak

Pris

- Økt pris fører til redusert etterspørsel

Sammenhengen mellom realpris og etterspørsel
(indeks 2023 = 100)



Estimert passasjereffekt som følge av prisutviklingen. Gitt en priselastisitet på -0,4. Priser er gjennomsnitt av enkeltbillett (app) i ulike kategorier, KPI-justert til 2026-kroner

- **Realpris:** Prisene ble økt to ganger, 1.2.2025 og 1.2.2026, langt utover vanlig inflasjonsjustering. Stort prishopp på kort tid.

- **Etterspørsel**: Benytter en priselastisitet på -0,4, dvs.:
  - 10 % prisøkning leder til 4 % færre passasjerer.
  - Passasjereffekt -6 %-poeng (indekstall 94).

→ *Prisøkningene forklarer ca. 6 % av passasjerbortfallet.*

asplan
viak

Billettsystem

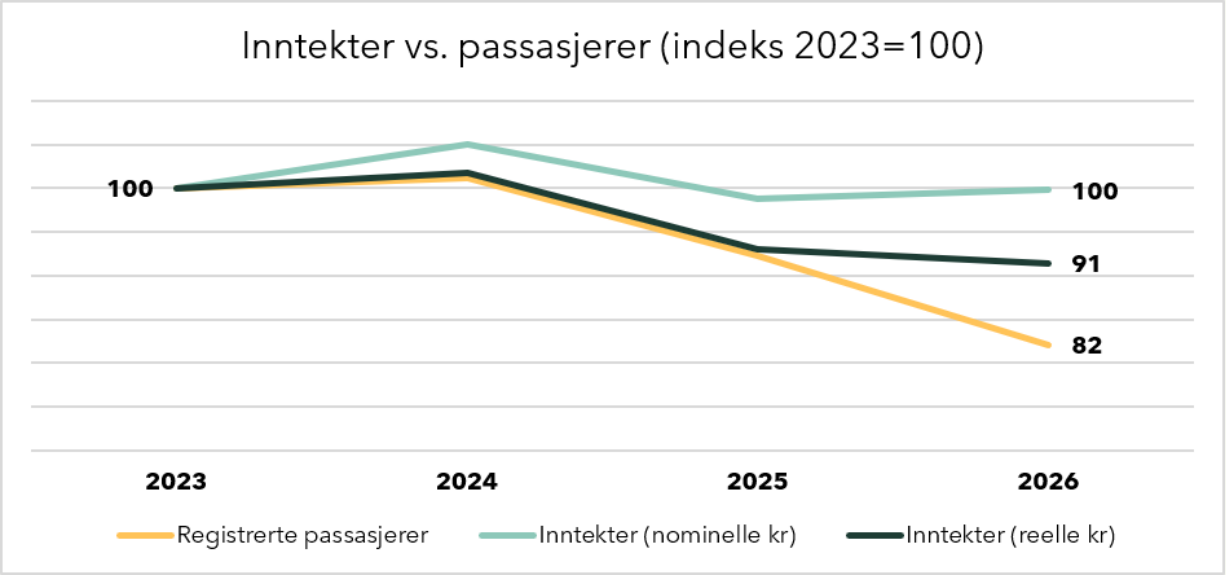
- Mulig underrapportering av antall reiser?

Nytt billetteringsutstyr i bussene fra våren 2025

- Nedetid og påloggingsproblemer
- Ny løsning for kortbetaling
- Reisestatistikk basert på registrering av QR-koder
  - Risiko for at passasjerer har reist uten å bli registrert. Også når kunden har betalt for reisen (på app).

Sammenligner inntekter mot antallet registrerte passasjerer:

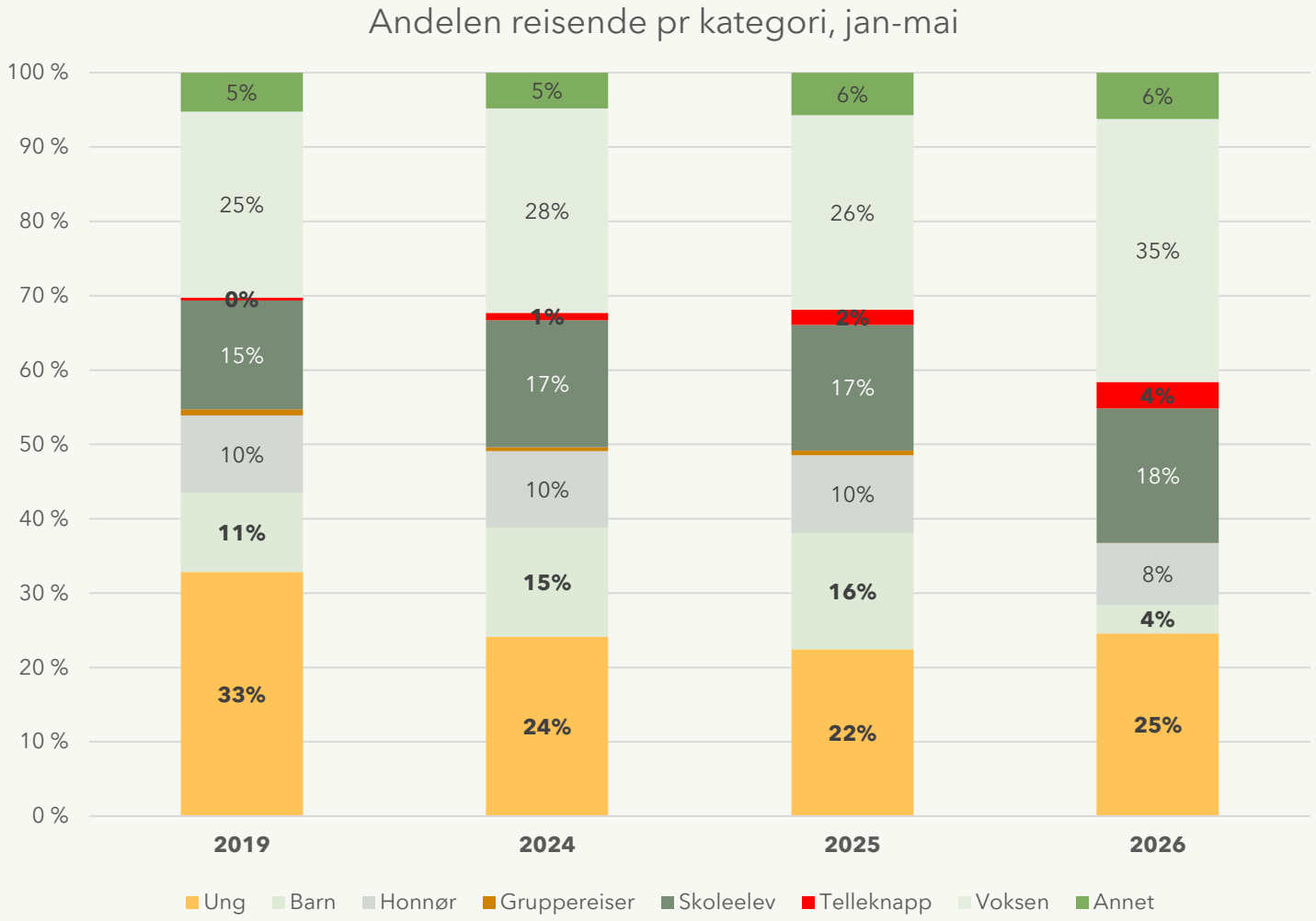
- Inntektene (i reelle kr) har falt mindre enn antall passasjerer.
- Gir støtte til hypotesen om at en del av kundebortfallet er registrert, og ikke reelt.



asplan
viak

Billettsystem (2)

Andel reisende pr kategori



- Økning i «telleknapp» fra 1 % til 4 % fra 2024 til 2026

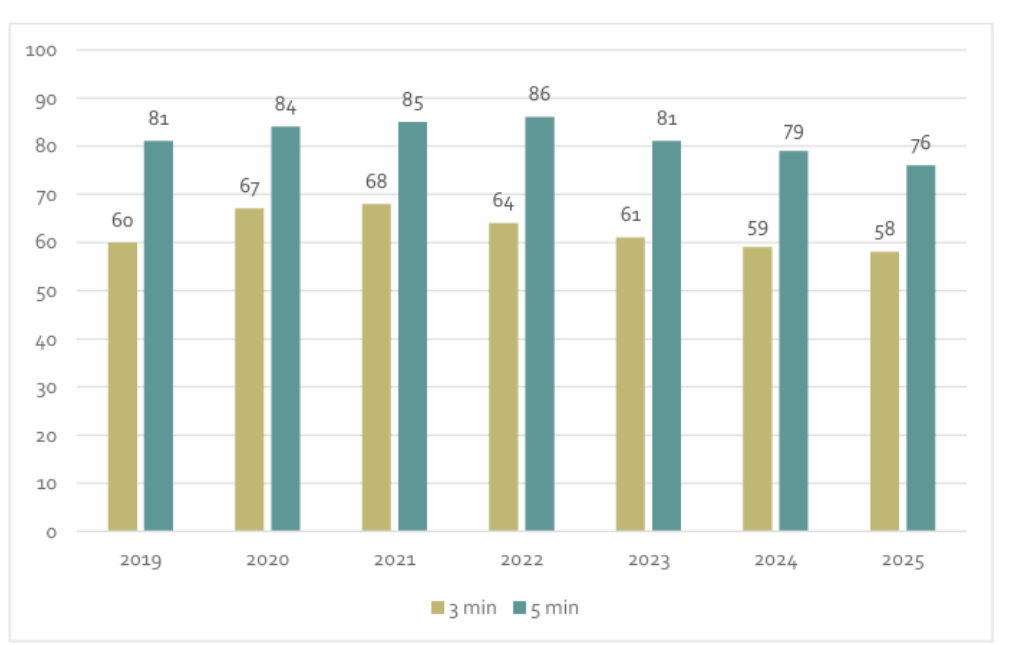
  → *indikasjon på avvik knyttet til billettering og registrering av antall påstigninger.*

- Størst nedgang i andelen barn og unge (må vurderes samlet grunnet endringer i kategorisering) fra 2025 til 2026

  → *bygger opp under at flere unge velger sparkesykkel*

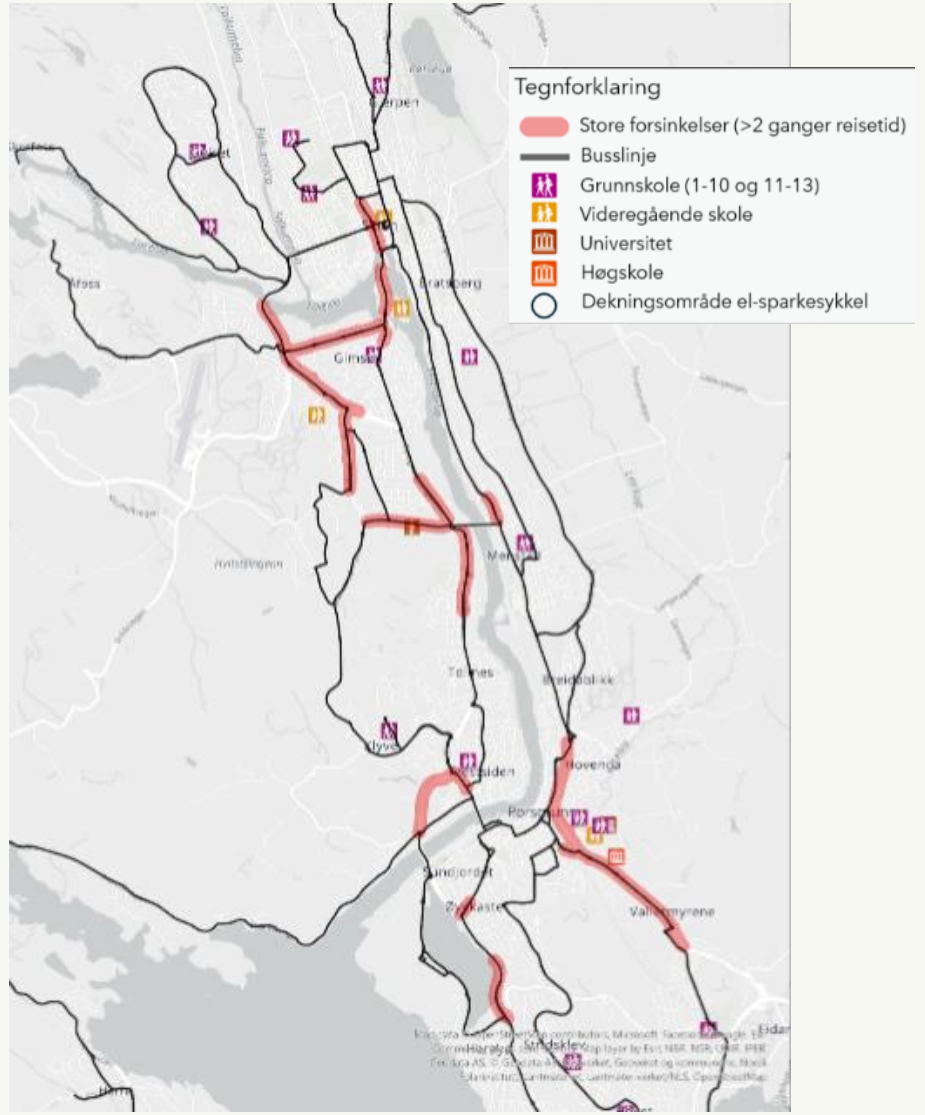
Fremkommelighet

Andelen avganger kjørt i rute innenfor 3 og 5 minutter:



- Buss konkurrerer dårlig mot bil, i tillegg har bussen lav punktlighet.
  - 4 av 10 avganger >3 minutter forsinket.

- Når kø oppstår, oppleves belastningen som større for busspassasjeren (enn bilisten).
  - Forsinkelser fører til slitasje for kollektivreisende over tid.



asplan
viak

Kontrakt og operatøroppfølging

- Overgang fra netto- til bruttokontrakt kan ha svekket operatørens økonomiske insentiver til å arbeide for passasjervekst (i teorien).
- Oppstart av kort kontrakt med til dels aldrende materiell.
- Ilagte gebyrer for kvalitetsavvik øker etter 2024, spesielt for innstilte avganger. Indikasjon på redusert kvalitet.



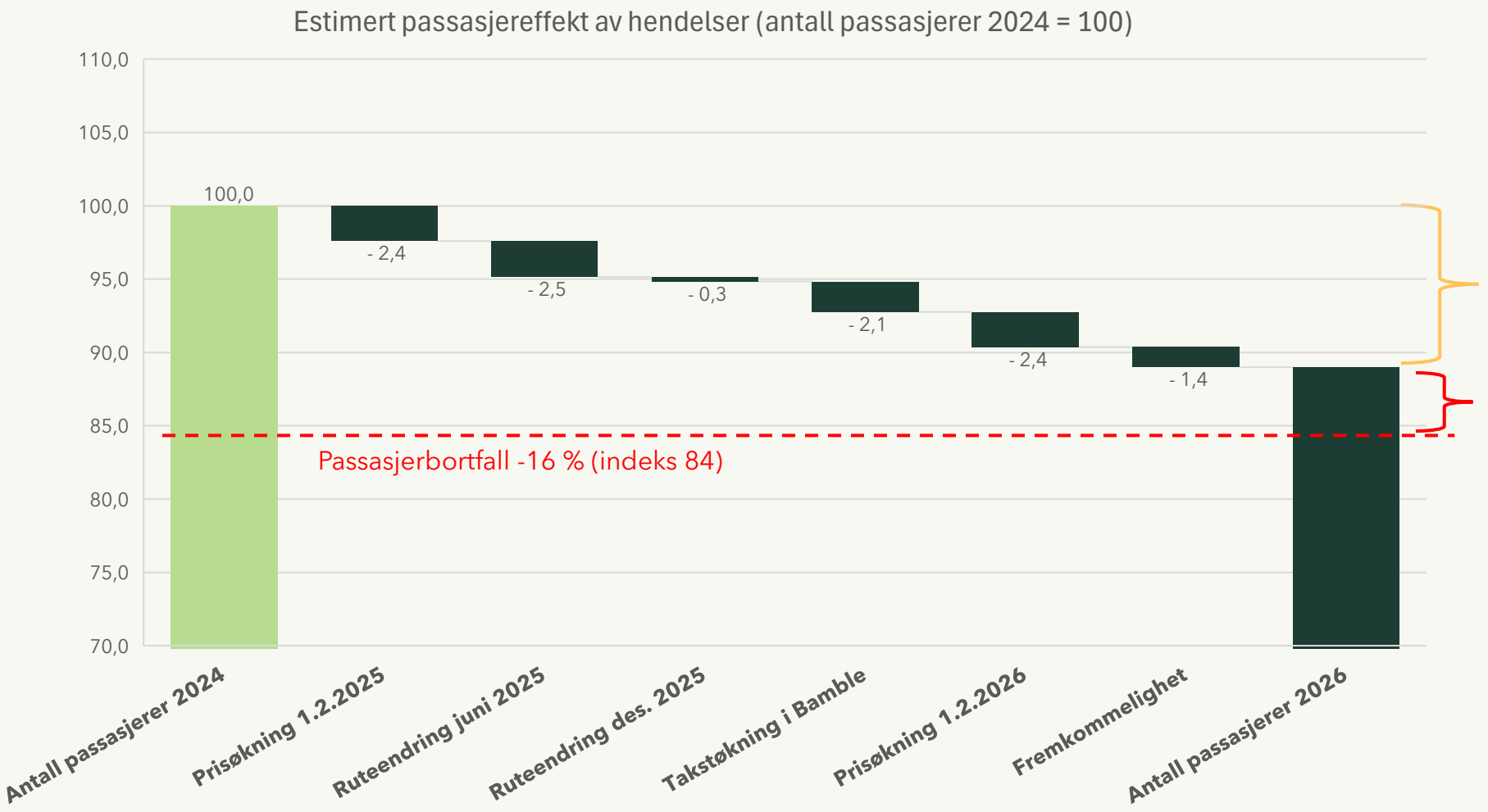
asplan
viak

Oppsummering

Tema	Forklaringsgrad
#1 Marked	Lav
#2 Transportomfang	Lav
#3 Konkurrenter	**Moderat**
#4 Rutetilbud	**Høy**
#5 Pris	**Høy**
#6 Fremkommelighet	**Moderat**
#7 Billettsystem	**Høy**
#8 Snik	Lav
#9 Kontrakt	Lav

asplan
viak

Oppsummering



Etterspørselseffekt ved å benytte elastisiteter på kjente endringer (i pris, rutetilbud og kjøretid): **Forklarer ca 11 % av passasjerbortfallet.**

Øvrige forhold, inkl. økt bruk av elsparkesykkel og manglende registreringer: **Ca 5 %**

Konklusjon:

Informasjon tas til orientering.

Trafikkutviklingen følges opp tett i tiden framover.

Sak 3 Status prosjekter

- TFK
- Skien
- Porsgrunn

KDP Trommedalsvegen - Menstadbrua

- Planprogram revidert etter høring ble godkjent i UTS 22. sept -26
- Planprogram fastsettes i Skien bystyre 15. oktober.
- Konsekvensutredning for 6 alternativer pågår og ferdigstilles i løpet av året
- Anbefaling og forankring av valgt(e) alternativ(er) i løpet av vinteren
- Fullstendig kommunedelplan for (forhåpentligvis) ett alternativ behandles politisk høsten 2027



Figur: Fra planprogrammet

Forstudie → Kommunedel-plan med KU → Reguleringsplan → Byggeplan → Bygging

Fv. 3294 Trommedalsvegen

- Oppgradering av 1,5 km veg.
- Bystyret vedtok alternativet med rundkjøring, samt et rekkefølgekrav knyttet il viltovergang, 11. desember 2025,
- Arbeidet med grunnerverv og konkurransegrunnlag pågår.
- Prosjektet har god dialog med Skien kommune om vann og avløp, veg og øvrige grensesnitt.
- Prosjektet er planlagt ferdigstilt i 2029.
- Anbefalte kostnadsramme er 202 millioner 2026-kroner.



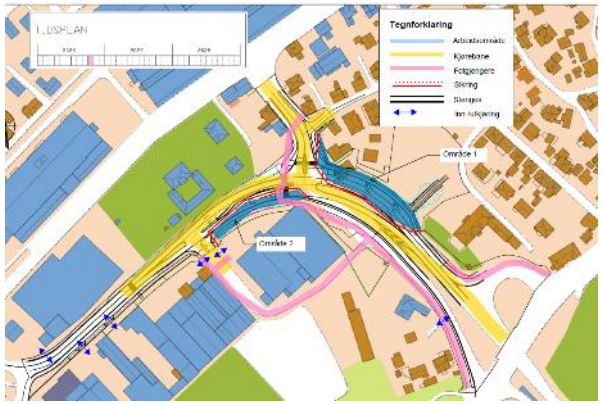
Fv. 356 Raschebakken – Skippergata - status

Oppstart av anleggsarbeid 14.09.2026

- Tidligere «Spaden i jorda» nå «Ledningen i maskinen»

- **Viktig tema i oppstarten**
- Ivareta fremkommelighet for trafikken i anleggsperioden
- Ivareta trafikksikkerhet
- Geleide myke trafikanter gjennom anlegget
- Alltid tilgang til næringslivet mens vegen bygges om
- 6 faser planlagt

- **Arbeider i prosjektet**
- Ombygging av krysset; hovedvegen skal gå inn i mot Skippergata
- Riving av bolig
- Sprenging av fjell
- VA-arbeider for Porsgrunn kommune - samarbeidsprosjekt
- Oppgradering av Skippergata







Elektrisk hjulgraver som står til lading

- **Byggetid:** Høst 2026 – Høst 2028

Utredning | Forprosjekt | Detalj-planlegging | Bygging | Ta i bruk

Fv. 3282 Hoppestadvegen



- Det skal bygges 1,8 km ny gang- og sykkelveg.
- Konkurransen ble kunngjort 26. mai 2026. Seks tilbydere leverte tilbud, og konkurransen ga et godt resultat for byggherren.
- Karensperioden utløp 24. september 2026. Telemark fylkeskommune planlegger å signere kontrakt med Hauk Sveinsson AS.
- Hauk Sveinsson AS planlegger å bruke en høy andel elektriske gravemaskiner i arbeidet.
- Fysisk anleggsstart er planlagt i oktober eller november 2026, ferdigstillelse oktober 2027.



Utredning | Forprosjekt | Detalj-planlegging | Bygging | Ta i bruk

FV 32 Heivannsvegen. GS-veg og småtiltak







- Prosjektet går etter planen
- Endring av OV-løsning pga. underkapasitet i eksisterende OV-anlegg til Siljan K.
- 3 mindre tiltak er ferdig utført.
- Økonomi ihht ramme.
- Ferdig 1.12.26

Utredning → Forprosjekt → Detalj-planlegging → **Bygging** → Ta i bruk

Fv. 32 Torsholtsvingen - status

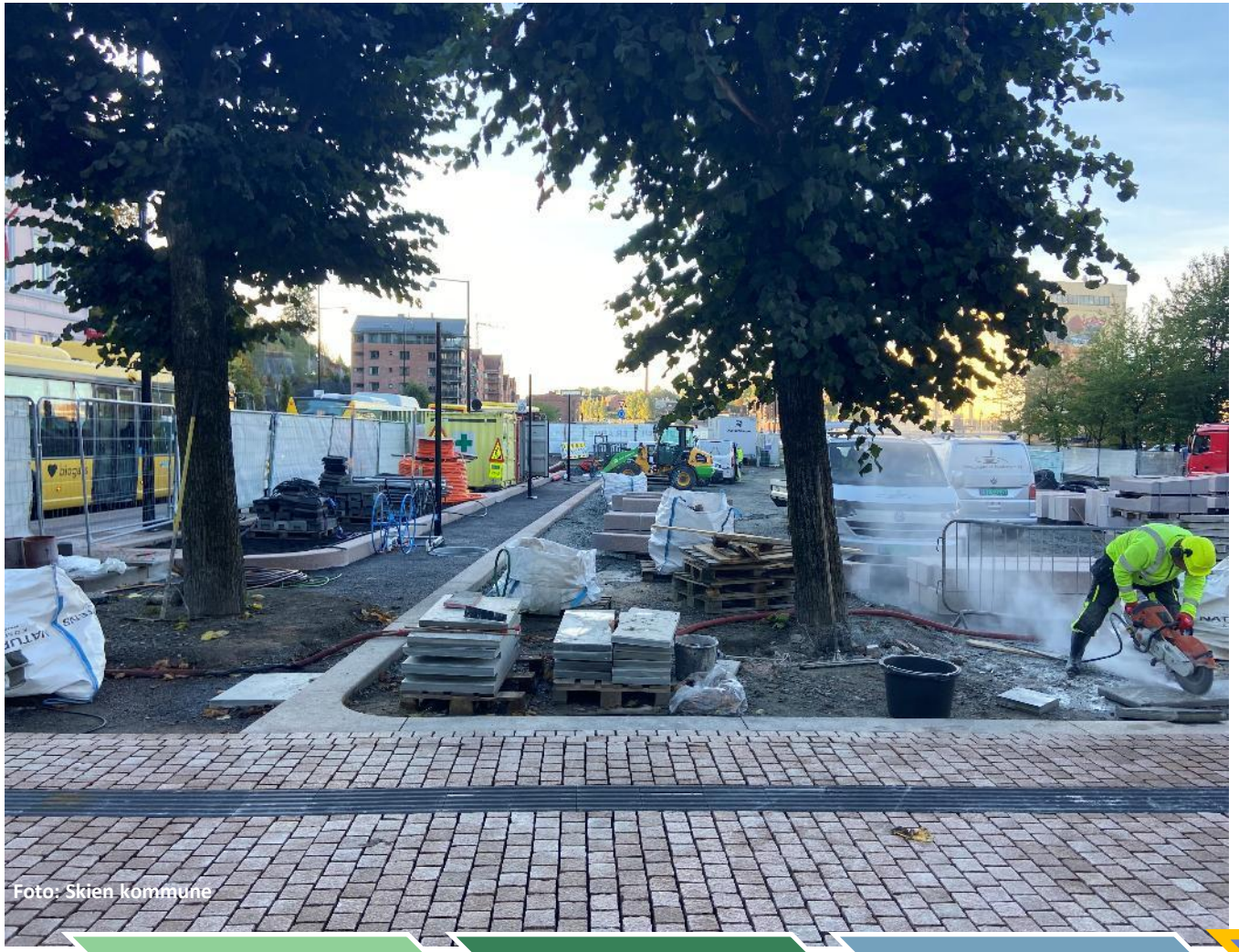
- **Utbedring av svingen slik at to lange kjøretøy kan møtes**
- **Oppstart av reguleringsplanarbeid høst 2026**
  - Intern høring utført sommer 2026
  - Formelt oppstartsmøte med Siljan kommune gjennomført september 2026
- **Dialog med grunneiere og grunnerverv pågår**
- **Prosjektet har god dialog med Siljan kommune**
- **Reguleringsplan vedtatt ila 2027**



Utredning | Forprosjekt | Detalj-planlegging | Bygging | Ta i bruk

Torggata, Telemarksgata, Rådhusplassen og Brekketrappa

bystrategi GRENLAND





- Brekketrappa er ferdig
- Rådhusplassen ferdig i år
- Torggata og Telemarksgata ferdig høst 2027

Utredning → Forprosjekt → Detalj-planlegging → Bygging → Ta i bruk

Langbrygga

bystrategi GRENLAND



Foto: Skien kommune

Utredning → Forprosjekt → Detalj-planlegging → Bygging → Ta i bruk

Status prosjekter Skien

- Lundedalen



- Kverndalen 2



- Gs-bru Jernbanebrygga – Klosterøya



Bergsbygdavegen

bystrategi GRENLAND





- Reguleringsplan sluttbehandles før jul
- Oppstart grunnerverv etter vedtak, ingen bygg må rives



Moldhaugbrua

bystrategi GRENLAND



- Byggearbeidene er 99% ferdig
- Signalkonfigurering pågår
- Usikkert når testfasen kan starte hos vegtrafikksentralen



Illustrasjonsvideo: Asplan Viak

Østre brygge

Forprosjekt medio november

Reguleringsplan 1.gangsbehandling

Sak om investeringsbeslutning (B2) på nyåret



- Turveg langs elva, parsell 2 og 3
  - tilbud sendt ut til grunneierne
- Slottsbrugate
  - siste parsell under bygging, ferdigstilles i høst
- Gang- og sykkelakse Borge – Kjølnes - Myrene
  -2 parseller ferdigstilt, 1 under bygging, siste parsell ferdig i 2028
- Knutepunkt Porsgrunn

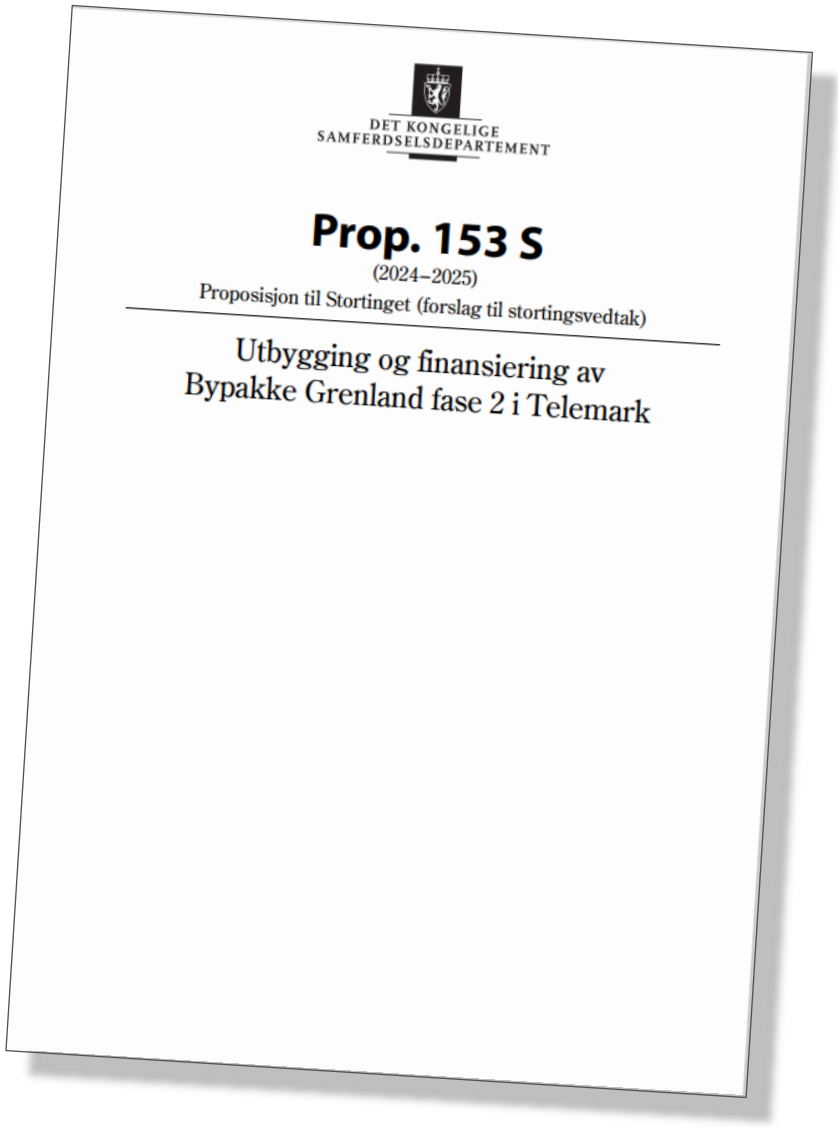
  Planarbeidet høster snart frukter
  -oppstart bygg med terminalfunksjon i 1.etg mellom bussterminal og sporområde nærmer seg. Byggherre er Knutepunkt Porsgrunn AS.

Konklusjon:

Informasjon tas til orientering

Sak 4 Bypakke Grenland fase 2 – HP 2027-2030

- Føringer for handlingsprogram Bypakke Grenland fase 2
- Foreløpig tall for endringer i rammer
- Endringer i bruk av belønningsmidler


DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

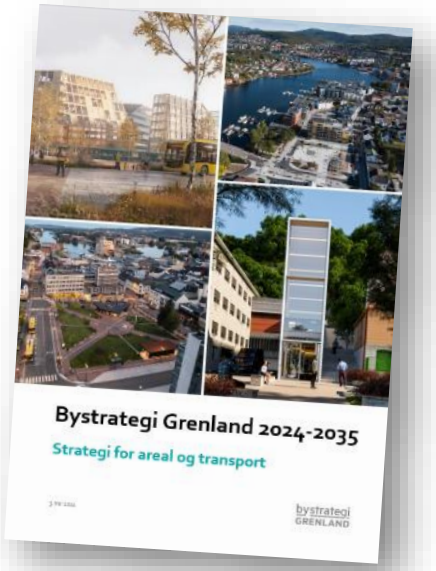
Prop. 153 S

(2024–2025)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

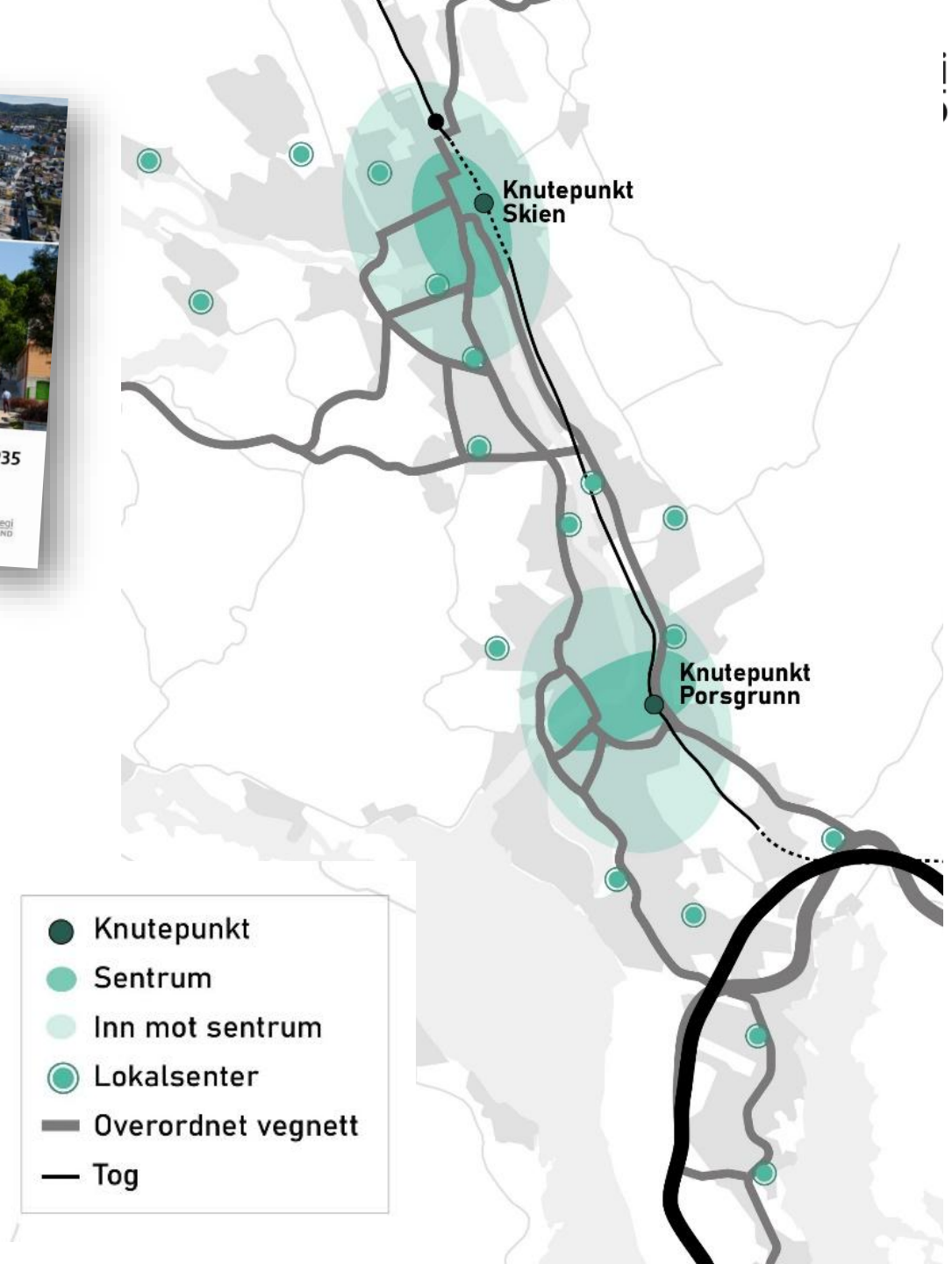
Utbygging og finansiering av
Bypakke Grenland fase 2 i Telemark

Strategiske føringer fra vedtatt bystrategi



Tiltak og prosjekter prioriteres:

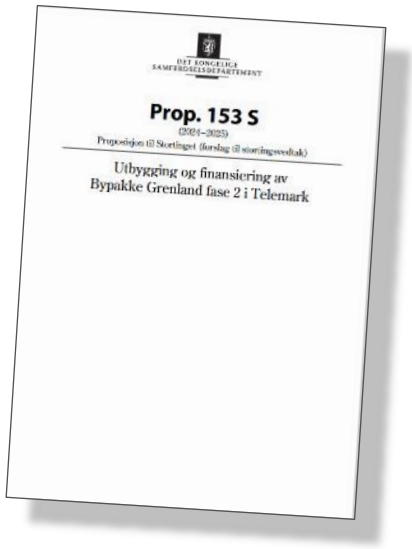
- I knutepunkt
- I sentrum og inn mot sentrum
- I nærmiljø og prioriterte lokalsentra
- På overordnet vegnett



bystrategi GRENLAND

Føringer fra Prop.153 S Bypakke Grenland fase 2

- Krav om parallell innkreving for bompenger i bypakker
- Porteføljestyring:
  Tiltakene i den prioriterte porteføljen kan bli omprioritert på grunnlag av en samlet vurdering basert på bidrag til **måloppnåelse, disponible midler, planstatus og kapasitet til planlegging og gjennomføring**
- 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**


DET KONGELIGE SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 153 S

(2024–2025)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark

Bakgrunn for endring i rammer for prosjektene

- Anslag ble gjort i 2023 med stor variasjon i prosjektenes modenhet.
- Anslagene varierer betydelig i kvalitet og usikkerhet (ref. KS2)
- Uforutsigbart marked – store svingninger i priser
- Prosjektenes innhold og utstrekning er justert (f.eks Raschebakken)
- Nye krav til klima og miljøhensyn i offentlige anskaffelser i 2024
- Krav i reguleringsplaner vedtatt i etterkant har medført betydelige kostnadsøkninger (f.eks Trommedalsvegen)



Status utgifter og inntekter fase 2

bystrategi GRENLAND

Inntekter fase 2 inklusiv overførte midler fra fase 1

Finansiering Bypakke Grenland fase 2	Mill.(2026)
Egenandel fylkeskommunen og kommuner	466
Mva	507
Bompenger	2293
Overført fra fase 1	774
Sum	4040

Udisponerte midler (som følge av sømløs overgang):

Post	Sum (mill.)
Sum utgifter inkludert prosjekter overført fra fase 1	3721
Samlede inntekter fase 2 inkl overført fase 1	4040
Udisponerte midler (grunnet merinntekter fra sømløs overgang)	319

Status endringer i rammer for prosjektene

Obs! Foreløpige tall

Vegeier	Prosjekt	Ramme 2026 før endring	Endring	Ny prosjekt ramme 2026
TFK Skien	**Fv. 3294 Trommedalsvegen**	155	47	202
TFK Porsgrunn	**Fv. 356 Raschebakken og Skippergata**	102	19	121
TFK Siljan	Fv. 32 fra Holtesletta til Torsholt.	8	4	12
Skien	Kverndalen 2 (fra Hesselbergs gate til Kverndalstunnelen)	56	9	65
Skien	**Eilert Sundts gate/Søndre Falkum veg og Hother Bøttgers gate/Vatner**	25	18	43
Porsgrunn	**Bergsbygdavegen (fra Haslerlia til Vissevåg).**	100	70	170
Porsgrunn	Turveg langs elva	65	14	79
Porsgrunn	Industrivegen - Lundedalen	7	5	12
Porsgrunn	Slottsbrogate	13	2	15
Porsgrunn	Kjølnes U - Myrene og Borge skole.	16	1	17
Porsgrunn	Kammerherreløkka	36	-4	32
	Netto endring		185	

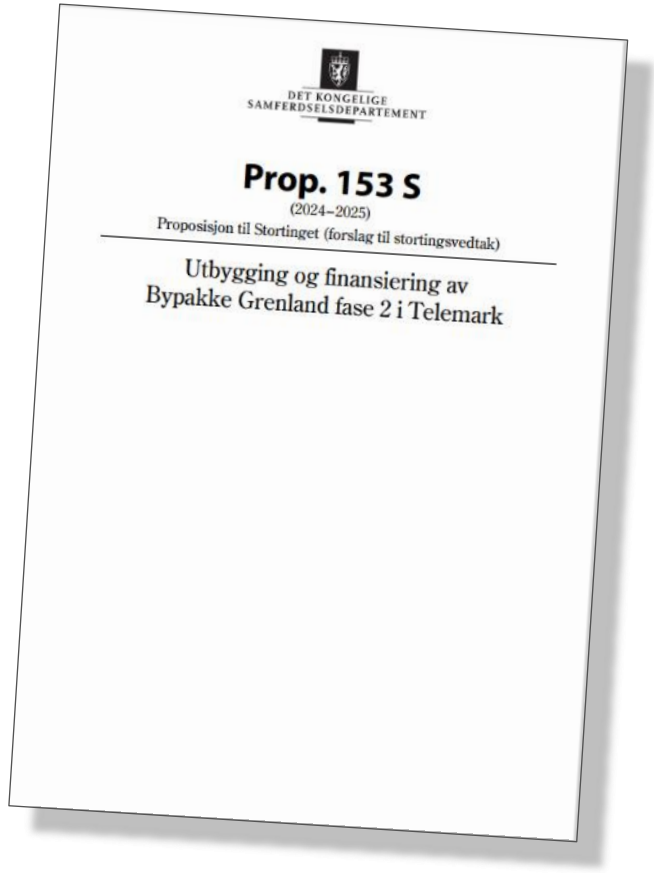
134 mill. kr udisponert etter forslag til endringer i tabell

Mye usikkerhet i porteføljen – viktig å ikke bruke opp buffer nå

Saldering av bypakkas handlingsprogram	Sum (mill.kr.)
Status midler i handlingsprogram før nye endringer er lagt inn	319
Sum endring iht. tabell	185
Udisponerte midler	134

Prinsipper for porteføljestyring i fase 2

- Krav om parallell innkreving
- 4-årig handlingsprogram med årlig revisjon
- Første handlingsprogram i fase 2 må følge opp prioriteringer i stortingsvedtak.
- Eventuelle prosjekter fra marginallisten drøftes tidligst i 2028 hvis vilkår i Prop. er oppfylt.
- Porteføljen fordeles etter folketall.
  Kutt må tas i egen kommune.


DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 153 S

(2024–2025)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av
Bypakke Grenland fase 2 i Telemark

Endringer i bruk av belønningsmidler

Hovedgrep kollektiv - foreløpige forslag

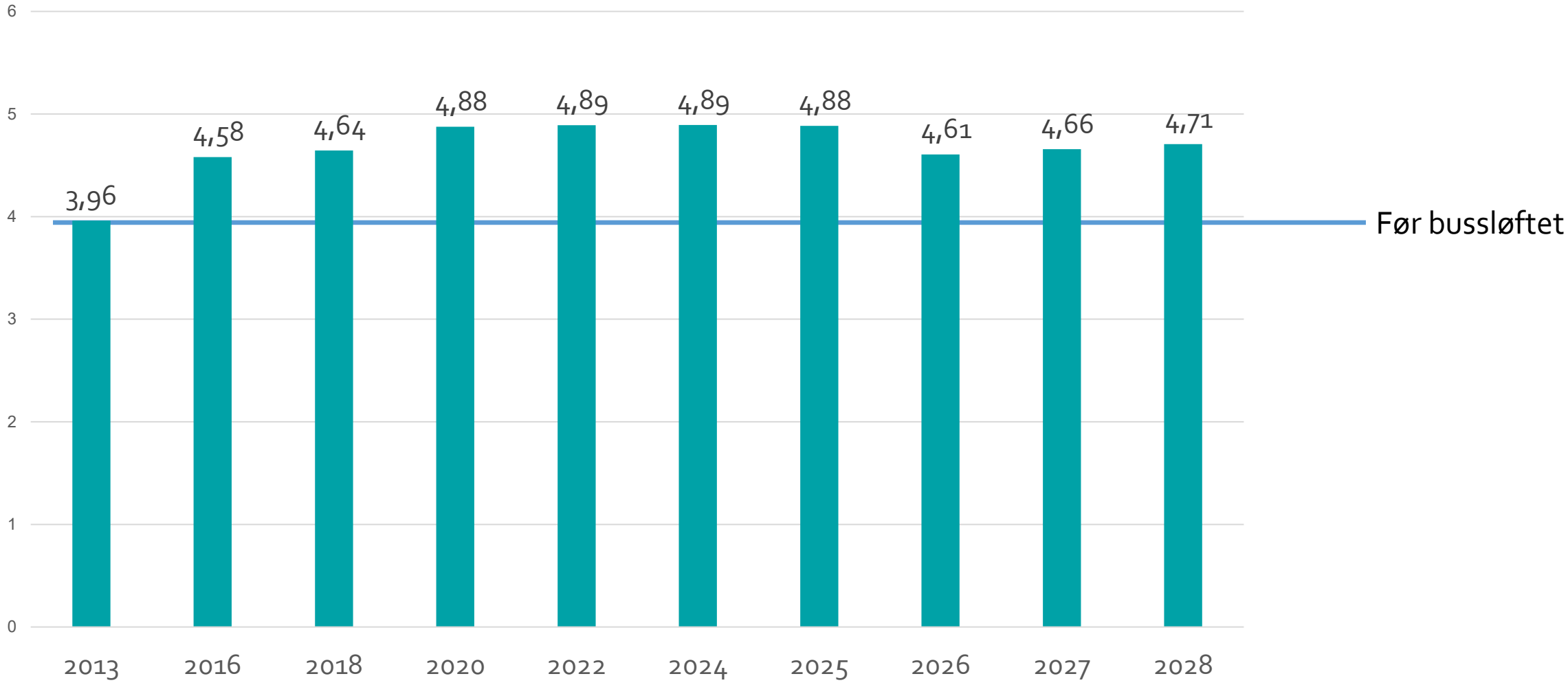
Følger opp evaluering

- Delvis tilbakeføring av kutt i antall rutekm.
- Innføring av system for prioritering av buss i lyskryss
- Bedre systemer for utvikling av styringsinformasjon
- Bysykkel, anbefaler reetablering i 2028 (avklares i egen politisk sak)



Utvikling i ruteproduksjon 2013-2028 (mill.km)

Utvikling i ruteproduksjon (mill.km) 2013-2028 inklusiv tilførte midler (5 mill.kr):



bystrategi GRENLAND

Foreløpig forslag fordeling belønningsmidler:

Formål	Tiltak	2026	2027	Endring 2026 til 2027	2028
Kollektiv	Opprettholde og videreutvikle kollektivtilbudet (ruteproduksjon og redusert takst buss/ tog)	67,7	70,2	2,5	72,7
Kollektiv	Prioritering av buss i lyskryss, tiltak for å bedre bussenes fremkommelighet	1,4	2,4	1,0	0,9
Kollektiv	Systemer og rutiner for bedre styringsinformasjon i kollektivtilbudet (engangssum)	0,0	6,0	6,0	0,00
Gange- og sykkel	Styrket drift og vedlikehold av viktige gang- og sykkelforbindelser, inklusiv tilskudd til prosjekter der kvalitetskrav medfører løsninger som er dyrere å drifte	8,6	10,7	2,1	12,6
Grønne reiser	Farte Bysykkelordning - reetablering i 2028	6,5	0,7	-5,8	6,0
Grønne reiser	Kampanjer og mobilitetsveiledning, bla. kampanjer og opplæring i barnehage og grunnskole	3,7	4,1	0,4	4,1
Grønne reiser	FUS bedrift, systematisk samarbeid med bedrifter om grønne arbeidsreiser	2,8	4,5	1,8	5,1
Grønne reiser/ areal	Utredninger og analyse, blant annet til formål som ikke kan finansieres av bompenger	4,9	2,0	-2,9	1,0
Grønne reiser	Samlepott til tiltak som bidrar til å nå målene i belønningsavtalen/ nullvekstmålet	2,5	3,0	0,5	1,20
	Sum (bevilgning stat)		**103,6**		**103,6**

bystrategi GRENLAND

Framdrift politisk behandling

Kommune	Utvalg	Formannskap/FU	Bystyrer/FT	*Skrivefrist*
Skien	24.nov	01.des	10.des	*16.okt*
Porsgrunn	17.nov	19.nov	10.des	
Siljan	26.nov	01.des	15.des	
TFK	10.nov	18.nov	02.des	

Konklusjon:

Bypakke Grenland fase 2 Handlingsprogram for perioden 2027-2030 legges fram til politisk behandling hos partene som vist i tabellen. Endelige anbefalinger presenteres i neste møte 16.oktober.

Sak 5 Rv.36 i NTP 2029-2040 og Bypakke Grenland fase 3

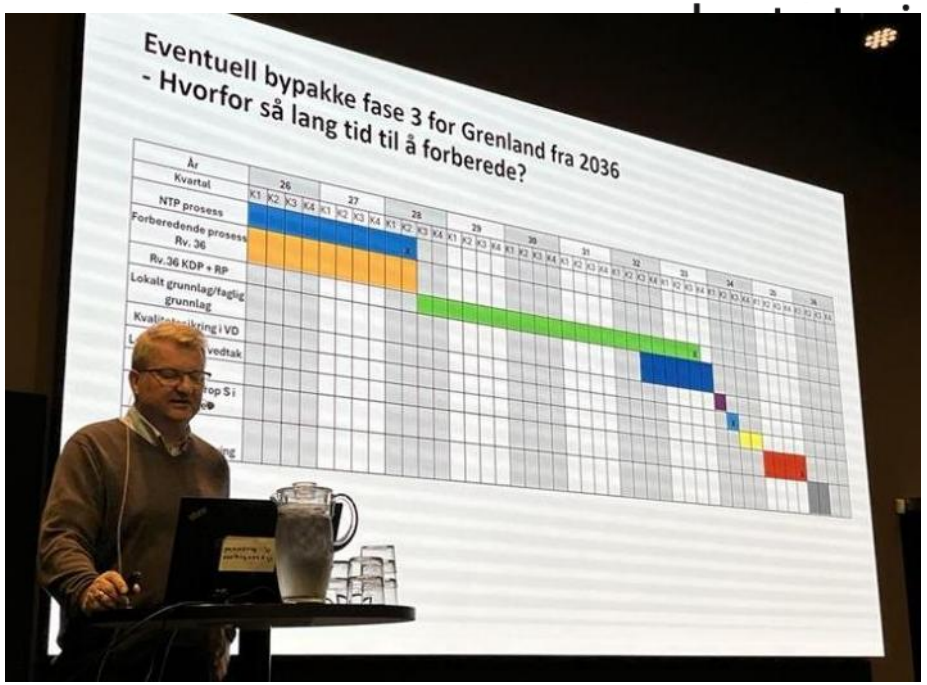
bystrategi GRENLAND

Konklusjon i møte 18.05.2026:

Politisk koordineringsgruppe ber om en skisse til videre prosess for arbeid med rv.36 i NTP og Bypakke Grenland fase 3, herunder viktige milepæler og behov for politisk forankring.

Rv. 36 – ny løsning i Bypakke Grenland fase 3?

- Prosjektet rv. 36 Skjelsvik-Skyggestein er i utviklingsporteføljen i NTP 2025-2036
- Sterk konkurranse om midler i NTP – muligheten for å realisere prosjektet nå er i Bypakke Grenland **fase 3**
- Planprosessen må starte på nytt – **ny optimalisert løsning** basert på dagens situasjon og tiltak i fase 2, nye behov og nye nasjonale føringer.
- **Forutsetninger:**
  - Enighet om prioritering lokalt og i fylket
  - Vilje til egenfinansiering med bompenger i Grenland
  - Vilje til å la staten utrede
  - Vi bør gi tydelige signaler allerede nå
- Kan Fensfeltet påvirke prioriteringen i NTP?





Budskap presentert av fylkesordfører på Arena Samferdsel 19.juni og i Grenlandsrådet 25.september

bystrategi GRENLAND

Skisse til mulig prosess for rv.36 videre

2026

Felles politisk vedtak med signal

2027

TFKs innspill til prioriteringer i NTP 2029-2040

2028

NTP 2029-2040 behandles i Stortinget

2029-2035

Forberedelser fase 3 og mulig planarbeid rv.36

2032

NTP 2033-2044 behandles i Stortinget

2036

Oppstart fase 3 med rv.36 forutsatt nødvendige vedtak lokalt og i Stortinget

bystrategi GRENLAND

Anbefaling

- Behov for et felles politisk vedtak i kommunene og TFK som grunnlag for videre prosess.

- **Vedtaket bør signalisere ønske om å finansiere rv.36-prosjektet på lang sikt som del av Bypakke Grenland fase 3 og be om at statens vegvesen gjør nødvendig arbeid for å kunne starte opp ny planprosess basert på dagens situasjon, behov og gjeldende nasjonale føringer.**

- Et felles vedtak vil fungere som et tydelig signal i prioriteringsfasen i NTP-prosessen høsten 2026, og være grunnlag for Telemark fylkeskommunens samlede innspill til transportvirksomhetenes prioriteringsoppdrag som legges fram våren 2027.

Prosess for eventuell bypakke fase 3 for Grenland fra 2036

- Hvorfor så lang tid til å forberede?

bystrategi GRENLAND

År	26				27				28				29				30				31				32				33				34				35				36			
Kvartal	K1	K2	K3	K4	K1	K2	K3	K4	K1	K2	K3	K4	K1	K2	K3	K4	K1	K2	K3	K4	K1	K2	K3	K4	K1	K2	K3	K4	K1	K2	K3	K4	K1	K2	K3	K4	K1	K2	K3	K4	K1	K2	K3	K4
NTP prosess										X																																
Forberedende prosess Rv. 36																																											
Rv.36 KDP + RP																															X												
Lokalt grunnlag/faglig grunnlag																																											
Kvalitetssikring i VD																																											
Lokalpolitiske vedtak																																		X									
KS2																																											
Behandling Prop S i Stortinget																																											
Oppstart innkreving																																											

Oversikt presentert av SVV på Arena samferdsel 19.06.2026

NTP-prosessen 2029-2040

Utredning
Vår 2026

Utredningsoppdrag

Kunnskap om utfordringsbilde og mobilitetsbehov

Innspill fra fylker og byområder

Prioritering
Høst 2026

Prioriteringsoppdrag

Samferdselsdepartementet bestiller fra transportetatene

Hovedutvalg for samferdsel

Arena samferdsel

Bystrategi Grenland-samarbeidet:
Politisk sak rv.36

Høring
2027

Regionvise dialogmøter med fylkeskommunene

Fylkeskommunen ved politisk ledelse

Offentlig høring av transportvirksomhetenes svar på NTP-oppdragene

Fylkestinget juni 2027

Stortingsmelding
Vår 2028

Behandling i stortinget

Transportkomiteen innstiller og har høring

Fylkesordfører representerer

Konklusjon:

Med bakgrunn i anbefalinger i notat datert 18.06.2026 og Statens vegvesens vurdering av mulig framdrift for planlegging av rv.36 bes administrasjon forberede en felles sak om rv.36 i NTP 2029-2040 og Bypakke Grenland fase 3.

Saken legges fram til politisk behandling i kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan og Telemark fylkeskommune høsten 2026.

Et felles vedtak skal fungere som et tydelig signal i prioriteringsoppdraget i NTP-prosessen høsten 2026, og være grunnlag for Telemark fylkeskommunens samlede høringsinnspill til NTP 2029-2040 våren 2027.

Politisk koordineringsgruppe ber om at Statens vegvesen igangsetter nødvendig forberedende arbeid for å kunne starte opp ny planprosess for rv.36 Skjelsvik - Skyggestein basert på dagens situasjon, behov og gjeldende nasjonale føringer.

Det er viktig at prosjektet blir omtalt og prioritert i NTP 2029-2040 på en måte som gjør det mulig å få prosjektet med i Bypakke Grenland fase 3 fra 2036.

Møte i politisk koordineringsgruppe 16.oktober – foreløpig saksliste

- Kommunikasjon
- Statsbudsjett 2027
- NTP 2029-2040
- Tog/Vestfoldbanen
- Overordna vegnett i Grenland, inkl nye fartsgrensekriterier
- Veien til byvekstavtale (RAM Grenland og kommunale planer)
- Bypakke Grenland fase 2 - Handlingsprogram 2027-2030
- Kollektiv i Grenland – Eventuell videreføring av Farte bysykkel

Eventuelt



bystrategi GRENLAND

Nå bygges fremtidens Grenland!

