



## STORTINGET

# Innst. 57 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 153 S (2024–2025)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark

Til Stortinget

## Innledning

Proposisjonen omhandler utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2. 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.

## Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Fremskrittspartiet, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, lederen Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Frank Edvard Sve, fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kamzy Gunaratnam, Tom Einar Karlsen og Anniken Refseth, fra Høyre, Sandra Bruflot og Anne Kristine Linnestad, fra Senterpartiet, Geir Inge Lien, fra Rødt, Remi Sølvberg, og fra Miljøpartiet De Grønne, Oda Indgaard, viser til Prop. 153 S (2024–2025) Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark.

Komiteen registrerer at tiltakene i prosjektporteføljen er rettet mot sentrums- og knutepunktutvikling, trafikkssikkerhet, gode gang- og sykkelforbindelser og tiltak for et mer effektivt overordnet veinett.

Komiteen viser til at bypakken i tillegg skal bygge opp under mål i bystrategisamarbeidet for Grenland, et regionalt samarbeid om areal, transport og klima mellom kommunene, fylkeskommunen og staten.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at det er lokalpolitisk enighet om Bypakke Grenland fase 2 i kommunene Ski-en, Porsgrunn og Siljan, og i Telemark fylkeskommune.

Flertallet registrerer at det er Samferdselsdepartementets vurdering at opplegget for styring av bypakken er i samsvar med gjeldene føringer og retningslinjer for porteføljestyrt bypakker.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til at Bypakke Grenland fase 2 bygger på lokalpolitisk enighet og er en naturlig oppfølging og videreutvikling av fase 1.

Disse medlemmer viser til at målet for Bypakke Grenland er å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy i byområdene gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). Videre skal bypakken bidra til at Grenland blir et attraktivt sted å bo med levende bysentra og gode transportløsninger, samt bidra til å gjøre regionen attraktiv for et mangfoldig næringsliv og høykompetent arbeidskraft.

Disse medlemmer registrerer at finansieringen av bypakken er basert på bompenger samt fylkeskommunale og kommunale midler. Det er ikke lagt til grunn

statlige midler i bypakken, men merverdiavgift som staten refunderer for prosjekter skal tilbakeføres bypakken.

Disse medlemmer viser til at regjeringen i Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036 varsler at den vil styrke arbeidet med, og fortsette satsingen på, byvekstsavtaler.

Disse medlemmer registrerer at Grenland i dag har en belønningsavtale gjeldende til 2028, og at det i statsbudsjettet for 2026 er satt av midler til å følge opp denne. Regjeringen har også varslet at det utover i planperioden for Nasjonal transportplan 2025–2036 er aktuelt å forhandle om byvekstavgift for Grenland. Ved inngåelse av en eventuell byvekstavgift blir belønningsmidlene innlemmet i avtalen og Bypakke Grenland fase 2 vil kunne bli en del av en slik avtale.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at bilen er vårt mest brukte og fleksible transportmiddel og at det er befolkningen selv som må få velge transportmiddel, ikke politikere og byråkrater. Valgfriheten må gjelde for alle både i bygd og by. Disse medlemmer vil avvike nullvekstmålet for biltrafikk og mener det er det offentlige som har det finansielle ansvaret for infrastrukturbygging, vedlikehold samt drift av kollektivtrafikk. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet vil avvike bompengereordningen og redusere bilavgiftene. Regjeringen har over tid økt de samlede bilavgiftene kraftig og med dette rammet bilistene, og også bidratt til økt inflasjon som rammer hele økonomien. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative transportplan, jf. Innst. 439 S (2023–2024) om Meld. St. 14 (2023–2024), hvor det foreslås å erstatte avtaler om byvekst og bypakker med et eget programområde for bytransport som skal inkludere alle transportformer og er uten bompenger. Disse medlemmer mener at dette skal være en søkbar tilskuddsordning som likestiller alle former for bytransport, med formål å gjøre reisehverdagen enklere og mer effektiv for befolkningen. Disse medlemmer vil fremheve det store behovet for å investere i bedre framkommelighet og trafikkssikkerhet i Grenlandsområdet, men kan ikke støtte en finansieringsmodell som baserer seg på bompenger der bilistene skal ta størstedelen av regningen mens investeringene i Bypakken i særlig grad kommer andre trafikanter til gode.

Disse medlemmer viser til at innkrevningen i Bypakke Grenland fase 1 har pågått i ni år og at de økonomiske rammene som lå til grunn for Stortingets vedtak i 2015 for lengst er oppfylt. Etter disse medlemmers syn var det derfor urimelig at innkrevningen likevel fortsatte – uten et nytt stortingsvedtak.

Disse medlemmer mener at det er et brudd på tilliten mellom innbyggerne og myndighetene når bompengennekkningen fortsetter etter at perioden

over og når store merinntekter brukes til prosjekter som ikke var omfattet av forutsetningene som lå til grunn for den opprinnelige bypakken.

Disse medlemmer merker seg at den opprinnelige bypakken heller ikke når sine målsettinger: trafikken øker, kollektivandelen faller og nullvekstmålet er ikke nådd. Likevel fortsetter innkrevningen som om forutsetningene står fast. Disse medlemmer mener dette viser at bompenger i praksis har blitt en permanent inntektskilde, noe som svekker legitimiteten til hele ordningen.

Disse medlemmer mener at forslaget om enda en bypakke for Grenlandsregionen må avvises, og at veiprosjektene skal realiseres med offentlig finansiering.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Prop. 153 S (2024–2025) Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark sendes tilbake til regjeringen.»

«Stortinget ber regjeringen snarlig komme tilbake til Stortinget med forslag om offentlig finansiert utbygging av veiprosjekt som er omfattet av Bypakke Grenland fase 2 og som gir bedre framkommelighet.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Miljøpartiet De Grønne mener Bypakke Grenland fase 2 inneholder en rekke gode tiltak for gående, syklende og kollektivtransport som også vil bidra til økt trafikkssikkerhet og oppgradering av sentrale gater og byrom i Grenland. Videre mener disse medlemmer det er viktig å starte prosessen som kan lede til forhandlinger om byvekstavgift med Grenland når et stortingsvedtak om Bypakke Grenland fase 2 foreligger.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen så snart som mulig starte en prosess som grunnlag for forhandlinger om byvekstavgift for Grenland.»

Komiteens medlemmer fra Høyre er positive til formålet med Bypakke Grenland fase 2, at veksten i persontransport med bil tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Disse medlemmer registrerer at det er lokalpolitisk tilslutning til prosjektet.

Disse medlemmer mener det likevel er viktig at kostnadene holdes nede for bilistene, og viser til grep Solberg-regjeringen gjorde for å redusere kostnadene for bilistene.

Disse medlemmer er positive til porteføljestyring og registrerer at innkrevingsperioden er satt til 10 år. Disse medlemmer mener det er viktig med kost-

nadskontroll i prosjektene slik at de kan gjennomføres i løpet av denne perioden.

Komiteens medlem fra Senterpartiet mener Bypakke Grenlands fase 2 er et viktig prosjekt for å sikre god fremkommelighet og en helhetlig utvikling av regionen som legger til rette for bedre framkommelighet for alle typer trafikanter.

Dette medlem viser til at Senterpartiet prinsipielt ikke er imot bompengefinansiering, men at det forutsetter lokalpolitisk tilslutning og at bompengbelastningen står i forhold til hva bilistene får igjen for det som betales.

Dette medlem viser til at det er lokalpolitisk tilslutning til prosjektet. Telemark fylkeskommune er lånegarantist, og de berørte kommunene har lokalpolitiske vedtak som støtter videreføring av innkreving og innføring av bypakkens fase 2.

Dette medlem mener også at det er en grunnleggende forutsetning for bypakker og byvekstavtaler at det gjøres aktive grep for å holde kostnadene nede for bilistene. Dette medlem viser til at porteføljestyringen medfører at det ikke igangsettes flere prosjekter enn det finnes midler til, og at dette skaper bedre kostnadskontroll. Dette medlem mener at det også er rett og rimelig at momsrefusjonen tilbakeføres prosjektet.

Dette medlem viser til forslag fra Høyre og Miljøpartiet De Grønne om å innlede forhandlinger om en byvekstavtale for Grenland. Dette medlem er positiv til byvekstavtaler, men mener samferdselsmidlene i Norge må sikres best mulig geografisk fordeling. Samferdselspolitikken må sees på i et samlet, helhetlig og langsiktig perspektiv, og oppstart av forhandlinger for en eventuell byvekstavtale for Grenland må følge vanlige prioriteringer og prosesser. Dette medlem kan derfor ikke støtte et slikt forslag i behandlingen av en proposisjon.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til at bypakken inneholder flere tiltak som skal bidra til bedre framkommelighet for næringstransporten. Dette medlem viser til at tiltak for næringstransport i de fleste tilfeller også vil komme bilistene til gode, noe som kan bidra til å svekke muligheten for å nå nullvekstmålet. Dette medlem viser til at næringstransporten i dag ikke omfattes av nullvekstmålet, samtidig som regjeringen i forbindelse med Nasjonal transportplan 2025–2026 har fjernet målet om 30 pst. overføring av gods fra vei til sjø og bane. Dette medlem mener det er svært uheldig at næringstransport på vei tillates nærmest ubegrenset vekst, og mener det er behov for å sette et nullvekstmål som også inkluderer næringstransport på vei. Et slikt mål må ses i sammenheng med mål og tiltak for godsoverføring fra vei til sjø og bane, samt muligheten for om-

lasting til mindre, utslippsfrie mobilitetsløsninger for bylogistikk.

Dette medlem merker seg at bompenger er en avgjørende forutsetning for å nå nullvekstmålet i Grenlandsregionen, og påpeker at man må erkjenne at det på tross av mange viktige og gode tiltak for gående, sykklende og kollektivtrafikk, ikke er mulig å nå nullvekstmålet med disse tiltakene alene. Dette medlem viser til de regionale transportmodellberegningene (RTM) som viser en beregnet nedgang i trafikken på 6,5 pst. (regnet fra 2023) som følge av Bypakken fase 2, mens den eksterne kvalitetssikreren regner med en årlig trafikkvekst på 0,5 pst. i perioden 2026–2035, altså en motsatt effekt. Dette medlem mener dette understreker viktigheten av å følge trafikkutviklingen nøye i tiden framover, og styre prioriteringene i porteføljen mest mulig målrettet inn mot de prosjektene som i størst mulig grad bidrar til å nå nullvekstmålet. Dette medlem registrerer at bedre kollektivtilbud eller lavere kollektivpriser ikke omfattes av bypakken. Dermed blir det mye pisk i form av bompenger, og lite gulrøtter. Dette medlem mener at et styrket kollektivtilbud er en viktig forutsetning for å nå nullvekstmålet og at dette bør inngå i videre forhandlinger om byvekstavtale.

Dette medlem merker seg at nullutslippskjøretøy fortsatt skal ha en rabatt i bomringen, noe som er positivt for fortsatt insentiver til omlegging fra fossile til elektriske kjøretøy. Dette medlem merker seg at nullutslippskjøretøy klasse 2 er helt unntatt bompenger og at dette også inkluderer gassdrevne kjøretøy. For å nå omstillingsmålene for 2030 for nyttekjøretøy er dette viktige verktøy som også burde gjelde nasjonalt.

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Fremskrittspartiet:

#### Forslag 1

Prop. 153 S (2024–2025) Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark sendes tilbake til regjeringen.

#### Forslag 2

Stortinget ber regjeringen snarlig komme tilbake til Stortinget med forslag om offentlig finansiert utbygging av veiprosjekt som er omfattet av Bypakke Grenland fase 2 og som gir bedre framkommelighet.

### Forslag fra Høyre og Miljøpartiet De Grønne:

#### Forslag 3

Stortinget ber regjeringen så snart som mulig starte en prosess som grunnlag for forhandlinger om byvekstavtale for Grenland.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og råar Stortinget til å gjøre følgende

### vedtak:

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. Vilåårene for finansieringen går frem av Prop. 153 S (2024–2025).
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 vilåårene Prop. 153 S (2024–2025), fastsetter.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 9. desember 2025

**Bård Hoksrud**

leder

**Jone Blikra**

ordfører

