Telemark
FYLKESKOMMUNE

Arkivsak
26/19855-1
Sakshandsamar
Birgitte Hellstrøm

Saksgang	**Møtedato**
Hovedutvalg for samferdsel	10.11.2026
Hovedutvalg for næring, industri og klima	10.11.2026
Fylkesutvalg	18.11.2026
Fylkestinget	02.12.2026

Innspill til NTP 2029-2040 – Rv.36 Skjelsvik - Skyggestein

Innstilling frå fylkesdirektøren

1. Telemark fylkesting 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.

2. Rv.36 Skjelsvik - Skyggestein må prioriteres i NTP 2029-2040 slik at det er mulig å få prosjektet med i Bypakke Grenland fase 3 fra 2036.

Bakgrunn og saksgang

Nasjonal transportplan (NTP) revideres hvert 4. år, og prosessen med NTP 2029-2040 er i gang. Prosjektet rv. 36 Skjelsvik – Skyggestein ligger kun i utviklingsporteføljen i NTP 2025-2036. Dersom planprosessen for rv. 36-prosjektet skal komme i gang igjen må prosjektet bli prioritert i NTP.

Denne saken er felles for kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan og Telemark fylkeskommune, og vedtakene vil fungere som innspill i arbeidet med prioriteringsoppdragene som de statlige transportvirksomhetene utfører høsten 2026 og i høringsprosessen våren 2027.

Saken fremmes for hovedutvalg for samferdsel og hovedutvalg for næring, industri og klima til uttalelse. Fylkesutvalget innstiller overfor fylkestinget som fatter endelig vedtak i saken.

Saksopplysningar

Status

Rv.36 er en viktig transportåre som binder sammen E18 og E134. I tillegg er rv.36 sammen med fv.32 den viktigste vegen i det overordna vegnettet i Grenland. Derfor har utviklingen av rv.36 stått helt sentralt i samarbeidet mellom kommunene, fylkeskommunen og staten i Grenland i flere tiår. Behovet for å utvikle transportsystemet, inkludert rv.36, ble forankret i fylkesdelplan

for infrastruktur i Grenland allerede i 2002. Satsingen ble fulgt opp i den statlige konseptvalgutredningen i 2010 (KVU Grenland). Her ble det lagt til grunn en videre utvikling i 3 faser, hvor rv.36 Skyggestein – Skjelbredstrand skulle inngå i fase 1, og andre delstrekninger i fase 2 og fase 3.

I regjeringsvedtaket av KVU Grenland i 2012 stilte regjeringen krav om revidert KVU før fase 2 og 3 av Bypakke Grenland, og at saken måtte legges fram for regjeringen på nytt. Kravet ble erstattet av Byutredning Grenland, som ble ferdigstilt av Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet i januar 2018. Også i denne sto utviklingen rv.36 sentralt.

Prosjektet Rv.36 Skyggestein –Skjelbredstrand ble ferdig bygget i Bypakke Grenland fase 1 i 2018. Året etter startet Statens vegvesen prosessen med planarbeid for prosjektet Rv.36 Skjelsvik – Skyggestein, og i 2021 ble prosjektet prioritert i første periode i NTP 2022-2033. Prosjektet hadde en ramme på nærmere 5,3 milliarder kroner (2021-kroner), hvorav mer enn 5o prosent i statlig bidrag. Resten måtte finansieres av bompenger gjennom Bypakke Grenland fase 2.

Da prosessen med planprogrammet for kommunedelplan for prosjektet Rv. 36 Skjelsvik – Skyggestein stoppet opp i 2023 ble prosjektet flyttet fra den prioriterte planporteføljen til utviklingsporteføljen i NTP 2025-2036. Utviklingsporteføljen omfatter strekninger der det av ulike årsaker ikke er vurdert som aktuelt med større utbygginger i NTPs 12-års periode. Planarbeidet for rv.36 ble da avsluttet, og prosjektet kunne ikke lenger inngå i porteføljen til Bypakke Grenland fase 2.

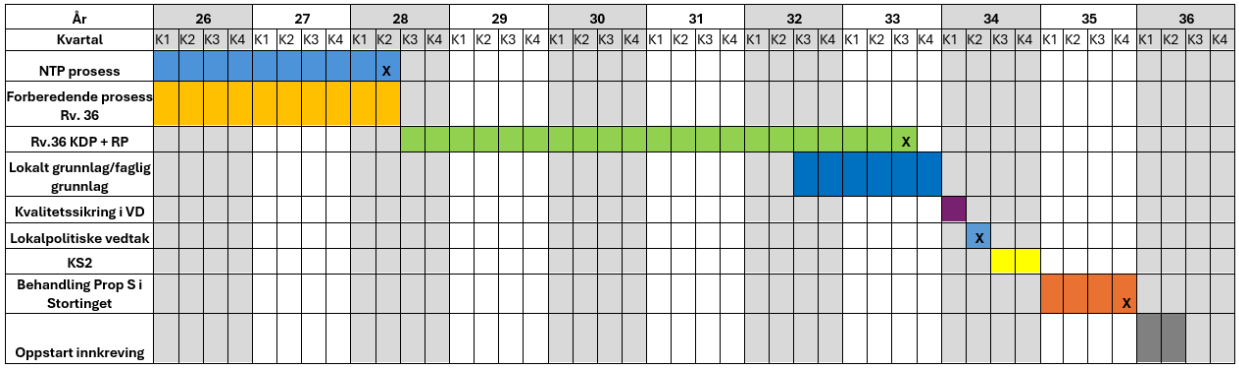
Kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan og Telemark fylkeskommune besluttet da å gå videre med en 10-årig bypakke fase 2 uten rv.36-prosjektet. Bypakke Grenland fase 2 ble vedtatt i Stortinget desember 2025 og startet opp i mai 2026.

I Bypakke Grenland fase 2 skal det overordnede vegnettet optimaliseres. To prosjekter innebærer bygging av nye vegstrekninger. Disse fylkesvegene vil gi en ny forbindelse fra Skyggestein til Menstadbrua og avlaste riksvegen. Første del på Trommedalsvegen er ferdig regulert og vil etter planen stå ferdigstilt i 2029. Den videre forbindelsen må gjennom en mer omfattende planprosess før bygging. Planprogrammet for kommunedelplanen er nylig fastsatt.

Ved Skjelsvik vil ny E18 stå ferdig i løpet av 2026.

Hvordan få planlegging av rv.36 i gang igjen?
Dersom planprosessen for rv. 36-prosjektet skal komme i gang igjen må prosjektet igjen bli prioritert i Nasjonal transportplan (NTP). Konkurransen om å bli prioritert i NTP er større enn noen gang. Det er signalisert stramme rammer med begrenset handlingsrom på grunn av økte kostnader til alle samfunnsområder og en styrket prioritering av forsvar og beredskap.

Statens vegvesen har vært tydelig på at det er lite realistisk å få statlig fullfinansiering for rv.36 i byområdet Grenland. Muligheten ligger i å få prosjektet inn i en eventuell Bypakke Grenland fase 3. Den videre prosessen vil da kunne se ut som vist i tabellen under.

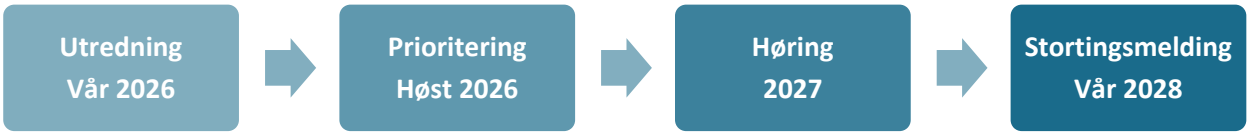


Forkortelser i tabellen: KDP+ RP= kommunedelplan og reguleringsplan, VD=vegdirektorat, KS2=kvalitetssikring

Dersom rv.36 skal inngå i en eventuell fase 3 må Statens vegvesen snarest mulig igangsette forberedende arbeid for å se prosjektet i lys av dagens situasjon, vedtatt portefølje i fase 2 og nye nasjonale føringer. Dette vil kunne danne grunnlag for å starte ny planprosess for rv.36-prosjektet som gjør det mulig å få prosjektet med i sømløs overgang til fase 3. Figuren viser at det tar om lag 8-9 år fra NTP-prosess og forberedende arbeid til endelige vedtak av fase 3 kan gjøres i Stortinget.

Langsiktig arbeid med transportsystemet og det overordna vegnettet etter fase 2, herunder utvikling av rv.36, vil også synliggjøres og forankres i den regionale planen for arealbruk og mobilitet i Grenland som er under arbeid.

Hvordan få rv.36 prioritert i NTP igjen?
NTP revideres hvert 4. år, og prosessen med NTP 2029-2040 er i gang.
Prosessen er skissert slik:



Våren 2026 har statlige transportvirksomheter gjennomført en rekke utredningsoppdrag. Høsten 2026 skal de gjennomføre sine prioriteringsoppdrag. Første halvår 2027 legges det opp til regionvise dialogmøter med fylkeskommunene før transportvirksomhetenes svar på NTP-oppdragene legges fram våren 2027.

Med bakgrunn i de strammere økonomiske rammene som er signalisert, vurderes prosjekter i porteføljen på nytt. Det vurderes blant annet optimalisering av prosjektene i lys av nye nasjonale mål og føringer. Dette arbeidet vil kunne påvirke rv.36 sin posisjon i utviklingsporteføljen.

Telemark fylkeskommune er høringspart i NTP-prosessen, og det er fylkestinget som sender inn sine samlede innspill til prioriteringer i Telemark når transportvirksomhetenes svar på NTP-oppdragene er på høring før sommeren 2027.

Fensfeltet i Nome kommune har den største dokumenterte forekomsten av sjeldne jordarter i Europa, og den videre utviklingen har stor regional, nasjonal og internasjonal betydning. Det er uklart hvilke transportløsninger det er behov for, men det er sannsynlig at rv.36 som går fra Fensfeltet og til Grenlands industri og havner kan få en rolle. Staten har tatt ansvar for å gjennomføre reguleringsplanprosessen for å avklare arealbruken knyttet til gruvedriften på Fensfeltet. Arbeidet er nylig startet og ansvarlige departement har signalisert at prosessen skal gjennomføres svært hurtig. Telemark fylkeskommune har i innspill til statsbudsjettet 2027 bedt om at staten like raskt også kartlegger transportbehov og transporttiltak som aktivitetene på Fen kan utløse. Fylkeskommunen har påpekt at det er avgjørende at infrastrukturtiltak blant annet på rv. 36 planlegges og bygges når det er behov for dem.

Økonomiske, administrative og juridiske konsekvensar

Denne saken omhandler signaler fra byområdet Grenland om rv.36 Skjelsvik- Skyggestein i NTP-prosessen, og vedtakene gir begrensede økonomiske konsekvenser. Dersom staten setter i gang planarbeid må det forventes deltakelse fra kommuner og fylkeskommunen i prosessen. Denne saken gir ikke økonomiske og juridiske forpliktelser til Bypakke Grenland fase 3. Slike forpliktelser kommer først gjennom egne politiske vedtak seinere i en prosess.

Konsekvensar for fylkets klimamål og FNs bærekraftsmål

Utbygging av veger har ulike konsekvenser for klima- og bærekraftsmålene, avhengig av løsning. Byområdet ber om at et framtidig arbeid med rv.36 Skjelvik – Skyggestein baseres på dagens situasjon, behov og gjeldende nasjonale føringer. I nasjonale føringer ligger også nasjonale klima- og miljømål. Hvilke konsekvenser for målene en eventuell ny veg vil få vil komme frem i framtidige prosesser og politiske saker.

Fylkesdirektørens vurdering

Det er behov for et felles likelydende politisk vedtak i kommunene og fylkeskommunen som grunnlag for videre prosess for rv.36 i byområdet. Et tydelig signal og enighet om videre arbeid med rv.36 er viktig for å få prosjektet prioritert i NTP 2029-2040. Felles vedtak fra byområdet vil være grunnlag for Telemark fylkeskommunens samlede innspill til transportvirksomhetenes prioriteringsoppdrag som legges fram våren 2027. Vedtakene tas også inn som en del av det langsiktige arbeidet med overordna vegnett i regional plan for arealbruk og mobilitet i Grenland.

Vilje til egenfinansiering gjennom Bypakke Grenland fase 3 kan ha positiv betydning for statens vurdering av prosjektet, ved at investeringskostnadene holdes lavere for staten. Transportbehov ved utvikling av Fensfeltet som påvirker rv.36 i og utenfor Grenland kan også være med på å påvirke statens prioritering av prosjektet.

Fylkesdirektøren anbefaler fylkestinget å be 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. Oversikten fra Statens vegvesen viser at det tar lang tid å planlegge rv.36-prosjektet. Det er avgjørende å komme i gang igjen snarest mulig. Det er nødvendig for å oppnå modenhet i prosjektet, og for å kunne delfinansiere prosjektet i Bypakke Grenland fase 3. Fylkesdirektøren anbefaler derfor at det anmodes om at rv.36 Skjelsvik - Skyggestein må prioriteres i NTP 2029-2040 slik at det vil være mulig å få prosjektet med i Bypakke Grenland fase 3 fra 2036.